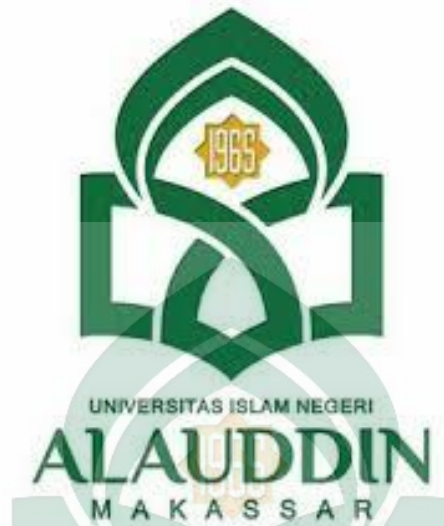


**PENGARUH JASA ANGKUTAN UMUM TERHADAP PENYERAPAN
TENAGA KERJA DI KABUPATEN GOWA**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi (S.E) Pada Jurusan Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam
UIN Alauddin Makassar

Oleh

HAMSA

10700113110

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

JURUSAN ILMU EKONOMI

2017

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Mahasiswa yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Hamsa
NIM : 10700113110
Tempat/Tgl.Lahir : Pinrang,19 januari 1994
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Alamat : Samata
Judul :Pengaruh Jasa Angkutan Umum Terhadap Penyerapan
Tenaga Kerja Di Kabupaten Gowa

Menyatakan dengan sesungguhnya dan penuh kesadaran bahwa skripsi ini benar dan hasil karya sendiri. Jika kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, atau dibuat orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi ini dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALA UDDIN
M A K A S S A R
M A K A S S A R
Gowa, 28 November 2017
Penyusun,

Hamsa
NIM: 10700113110

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi berjudul “Pengaruh Jasa Angkutan Umum Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja di Kabupaten Gowa”, yang disusun oleh **Hamsa**, NIM: 10700113110, Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang Munaqasyah yang diselenggarakan pada tanggal 5 Desember 2017, bertepatan dengan 10 Rabi’ul-Awwal 1439 H, dan dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Jurusan Ilmu Ekonomi.

Gowa, 11 Desember 2017
10 Rabi’ul-Awwal 1439 H

DEWAN PENGUJI

Ketua : Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag.,

Sekretaris : Dr. H. Abd Wahab, SE., M.Si.,

Penguji I : Dr. Sirajuddin, SE., M.Si

Penguji II : Dr. Murtiadi Awaluddin, M.Si.

Pembimbing I : Prof. Dr. H. Muslimin Kara, M.Ag.,

Pembimbing II : Aulia Rahman, SE., M.Si.

Diketahui Oleh:
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam,
UIN Alauddin Makassar.

Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag.
NIP. 19580221 198703 1 002

KATA PENGANTAR



Assalamu Alaikum Wr. Wb

Puji dan syukur penyusun panjatkan kehadirat Allah SWT, karena rahmat dan hidayah-Nya, sehigga penyusun dapat menyelesaikan skripsi ini. Salawat dan taslim tidak lupa penyusun curahkan kepada junjungan Nabi besar Muhammad SAW yang telah membawa umatnya dari alam jahiliyah menuju alam yang aman dan sejahtera. Atas izin dan kehendak Allah SWT skripsi sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar Skripsi ini berjudul “pengaruh jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa” telah diselesaikan sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

Penyusunan skripsi ini terselesaikan berkat adanya kerjasama, bantuan, arahan, bimbingan dan petunjuk-petunjuk dari berbagai pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penyusun ingin menyampaikan rasa terima kasih atas sumbangsih pemikiran, waktu dan tenaga serta bantuan moril dan materil khususnya kepada:

1. Untuk kedua orang tua penulis Ayahanda Hading dan Ibunda Hayati yang telah mendidikku, menyekolahkanku serta tiada henti dalam memberikan cinta, kasih sayang dan doa, serta keluarga yang telah banyak membantu

baik berupa dukungan materil maupun moril dan doa yang senantiasa menyertai penyusun sehingga dapat menyelesaikan proses perkuliahan ini dengan baik.

2. Bapak Prof. Dr. H. Musafir Pababbari, M.Si, sebagai Rektor UIN Alauddin Makassar dan para wakil Rektor serta seluruh jajarannya.
3. Bapak Prof. Dr. H. Ambo Asse, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Alauddin Makassar.
4. Bapak Siradjuddin, SE, M.Si dan Hasbiullah, SE., M.Si. selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam atas segala kontribusi, bantuan dan bimbingannya selama ini.
5. Bapak Prof Dr. H. Muslimin Kara, M. Ag selaku pembimbing I dan Aulia Rahman. B, SE., M.Si, selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu ditengah kesibukannya untuk memberikan bimbingan, petunjuk dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Untuk penguji komprehensif Hasbiullah, SE., M.Si, Dr. H Abdul Wahab, SE.,M.Si dan Prof.Dr.Mukhtar Lutfi.,M.pd yang telah mengajarkan kepada penulis bahwa calon sarjana harus mempunyai senjata untuk bersaing di dunia kerja.
7. Seluruh tenaga pengajar dan pendidik khususnya di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Alauddin Makassar yang telah membantu penyusun selama proses perkuliahan dan dengan ikhlas mengamalkan ilmunya kepada penyusun.

8. Untuk teman teman ilmu ekonomi khususnya kelas 5-6 yang telah memberiku warna lain selama dalam bangku perkuliahan, Anto, Anwar ,Adhy, Aziz, Awal, Asdar, Ahmad, Agus, Alpian, Ashar, Nasar, Sukrin, killang, Syarif, kuslin, Elha, Ayu , Sri, Anthy, Nibel, Nisa, Inge, Ade, Noek, Sinta, Alifya, Risthy, Andini, Dewi, Athy, Fhyda, Anita, Ramla, Reski, Ilma, Ilmi,
9. Terima kasih teman-teman seangkatan Ilmu Ekonomi 2013, angkatan kita yang tersolid dan terhebat semoga semuanya tidak terlupakan dan menjadi kenangan yang indah untuk dikenang nanti.
10. Untuk teman teman seperjuangan (tak perlu sebut nama yang merasa saja perna berjuang dengan saya hehe) yang setiap harinya menghabiskan waktu untuk menunggu di depan jurusan dan merasakan susahanya perjuangan untuk meraih gelar SE.
11. Seluruh teman-teman KKN Reguler Angkatan 54 Desa Lembang Lohe Kecamatan Kajang Kabupaten Bulumba. teman-teman posko Sarjan, Rahman, Adil, Risda,, Amel, Kikio, Reski, Asmita, Natacha, dan Irma . Dua bulan merupakan waktu yang sangat berharga bagi hidup saya, bahagia telah mengenal kalian teman-teman yang luar biasa dan tak akan pernah terlupakan.
12. Terima kasih buat sang motivator terhebatku yaitu ayahanda dan ibundaku, yang selalu punya seribu kata-kata jitu untuk membuat saya

tetap semangat melewati krikil-krikil tajam di bangku perkuliahan,
nasehat-nasehat yang sangat berharga terima kasih.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati, penyusun berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan dan dapat dijadikan referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya. Penyusun juga menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan banyak kelemahan, sehingga penyusun tak lupa mengharapkan saran dan kritik atas skripsi ini. Semoga skripsi ini memberi manfaat bagi semua pembaca. Amin.

Gowa, 28 November 2017

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
ABSTRAK	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	10
BAB II TINJAUAN TEORITIS	11
A. Tenaga Kerja.....	11
1. Pengertian Tenaga Kerja.....	11
2. Angkatan Kerja dan Bukan Angkatan Kerja.....	12
3. Jenis –jenis Tenaga Kerja.....	13
4. Teori Pasar Tenaga Kerja.....	16
5. Teori Penyerapan Tenaga Kerja.....	16
6. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penyerapan Tenaga Kerja.....	20
7. Perspektif Islam tentang Tenaga Kerja	23
B. Transportasi.....	25
1. Teori tentang Transportasi	31
2. Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan umum	31
3. Peran dan Mamfaat Transportasi	33
4. Permintaan Jasa Angkutan Umum	34
5. Prasarana Jalan	36
6. Penduduk.....	37
C. Hubungan antara variabel tenaga kerja dengan jasa angkutan umum	37
D. Kerangka Pikir.....	39
E. Hipotesis.....	30

BAB III METODE PENELITIAN	41
A. Jenis dan Lokasi Penelitian	41
B. Jenis dan Sumber Data	41
C. Metode Pengumpulan Data	41
D. Metode Analisis Data	42
E. Pengujian Hipotesis	42
F. Defenisi Operasional	44
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	45
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	45
B. Perkembangan Penduduk Kabupaten Gowa	47
C. Peranan Angkutan Umum	48
D. Gambaran Umum Variabel Yang Diteliti	49
1. Pertumbuhan Jasa Angkutan Umum (X)	49
2. Penyerapan Tenaga Kerja (Y)	51
3. Perkembangan Penyerapan Tenaga Kerja Jasa Angkutan Umum	54
E. Hasil Pengolahan Data	56
1. Analisis Regresi Sederhana	56
2. Analisis Koefisien Korelasi (R)	57
3. Uji Koefisien Determinasi (R Square)	58
4. Uji Hipotesis (Uji t)	59
F. Pembahasan Hasil Penelitian	60
1. Hubungan Jasa Angkutan Umum Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja	60
BAB V PENUTUP	64
A. Kesimpulan	64
B. Saran	64
DAFTAR PUSTAKA	66

DAFTAR TABEL

No	Teks	Halaman
1.1	Jumlah Angkutan Umum Di Kabupaten Gowa 2007-2016	9
4.2	Luas Wilayah Dan Presentase Kecamatan Di Kabupaten Gowa	46
4.3	Jumlah Penduduk Kabupaten Gowa Periode 2007-2016.....	47
4.4	Jumlah Penumpang jasa Angkutan Umum Yang Tiba Dan Berangkat Di Terminal Sungguminasa Tahun 2007-2016.....	49
4.5	Jumlah Angkutan Umum Di Kabupaten Gowa 2007-2016	50
4.6	Jumlah Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan Umum Di kabupaten Gowa Tahun 2007-2006	54
4.7	Hasil Uji Regresi Sederhana	56
4.8	Pedoman Untuk Memberi Interpretasi Koefisien Korelasi	57
4.9	Hasil Uji Koefisien Korelasi	58
4.10	Hasil Perhitungan Koefisien Korelasi (R square)	59
4.11	Hasil Perhitungan Uji t.....	60

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

ALAUDDIN

M A K A S S A R

ALAUDDIN

M A K A S S A R

ABSTRAK

Nama : Hamsa

Nim : 10700113110

Judul : Pengaruh Jasa Angkutan Umum Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja di Kabupaten Gowa.

Perkembangan kabupaten gowa begitu pesat sehingga menjadi kawasan perekonomian dan mendorong pergerakan penduduk sehingga perlu adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai dan penyediaan lapangan pekerjaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pertumbuhan jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa. Penelitian ini diharapkan bisa sumbangan pemikiran kepada pemerintah kabupaten gowa dalam upaya merangsang peningkatan sektor jasa angkutan umum sehingga bisa menambah penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan umum.

Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah pertumbuhan jasa angkutan umum dan variabel dependen yang digunakan adalah penyerapan tenaga kerja yang terserap didalam jasa angkutan umum. Jenis penelitian yang di gunakan adalah kuantitatif dengan pendekatan ekonometrik, data yang digunakan menggunakan data time series yang di peroleh dari DINAS PERHUBUGAN KABUPATEN GOWA dari tahun 2007 sampai 2016. Data di analisis menggunakan regresi sederhana yang di olah dengan program SPSS 21.

Hasil penelitian menunjukan nilai sig sebesar 0,000 bila dibandingkan dengan α (0,05) lebih besar dari α ($0,000 < \alpha(0,05)$). Sehingga H_a diterima dan H_o ditolak, yang berarti ada pengaruh pertumbuhan jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa, hal ini berarti bahwa jasa angkutan umum berpengaruh positif terhadap penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan umum kabupaten gowa.

Kata kunci: jasa angkutan umum dan penyerapan tenaga kerja.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Era globalisasi merupakan tantangan perekonomian bagi setiap negara terutama negara berkembang seperti Indonesia. Negara berkembang umumnya menghadapi berbagai masalah mulai dari kemiskinan dan pengangguran hingga ke sektor lain tak terkecuali masalah ketenaga kerjaan. Keadaan di negara berkembang khususnya di Indonesia dalam beberapa dasawarsa ini menunjukkan bahwa pembangunan ekonomi tidak sanggup menciptakan kesempatan kerja yang lebih cepat dari pertumbuhan penduduk.

Kesempatan kerja pada dasarnya merupakan masalah yang dihadapi semua negara, baik negara berkembang maupun negara maju. Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan angkatan kerja dianggap sebagai salah satu faktor positif yang memacu pertumbuhan ekonomi. Namun kenyataannya kurangnya lapangan pekerjaan yang tersedia menyebabkan masalah yang dihadapi oleh suatu negara. Urbanisasi, di desa-desa dapat dilihat sangat menyolok dan perluasan kesempatan kerja sangat kecil sedangkan di kota mempunyai daya tarik karena adanya kesempatan untuk maju dengan demikian kota akan padat dengan jumlah penduduk dan jumlah tenaga kerja yang meningkat dan membutuhkan lapangan pekerjaan serta sarana dan prasarana untuk memperlancar kegiatan ekonomi seperti sarana dan prasarana transportasi.

Seiring dengan perkembangan,kehadiran pete-pete semakin di butuhkan guna memperlancar mobilitas warga untuk beraktifitas keseharian.Cerita dan berita perilaku sopir pete-pete ini juga semakin banyak terekam,terkait sikap dan perilaku ugal ugalan di jalan,walau kondisi dan ceritanya demikian,tetapi kehadirannya tetap menjadi kebutuhan warga Kabupaten Gowa.Raja jalanan ini mulai terusik saat hadir usaha taksi sehingga peran strategi pete-pete ini mulai tergeser.era taksi ini memberikan pilihan bagi warga untuk menggunakan angkutan yang lebih nyaman dan aman serta lebih cepat sampai tujuan.

Angkutan pete-pete rupanya tetap bertahan dengan gerusan zaman yang sangat keras dan kuat.pada sisi lain,kondisi fisik pete-peta juga sangat memprihatinkan kondisi dalam perpuluh tahun tidak pernah mengalami peremajaan.akibatnya pete-pete laksana besi tua,rinsek dan rongsokan yang berjalan dengan kondisi tudak nyaman,karena tidak ada pilihan lain maka warga secara terpaksa menggunakan angkutan tersebut,pada dua tahun terakhir ini kembali mengalami goncagan sangat luar biasa,dengan kehadiran alat transportasi memassal menggunakan sistem berbasis online.

Kehadiran transportasi online itu menjadi saigan sangat berat dan sulit dilawan oleh angkutan pete-pete,yang telah bertahun tahun menguasai angkutan penumpang umum di Kabupaten Gowa.memasuki tahun 2017 tingkat persaingan pete-pete semakin sangat keras,kerena semakin muda warga menggunakan car online yang hanya dengan memesan melalui aplikasi,tanpa harus berjalan kaki dengan berpanas-panasan sama kalau menunggu pate-pete,transportasi online ini begitu merugikan

pete-pete, para sopir pete-pete merasakan efeksnya, mulai berkurang penghasilan karena terbatasnya penumpang.

Tenaga kerja menurut UU No. 13 tahun 2003 Bab I pasal 1 ayat 2 disebutkan bahwa tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Secara garis besar penduduk suatu negara dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu tenaga kerja dan bukan tenaga kerja. Penduduk tergolong tenaga kerja jika penduduk tersebut telah memasuki usia kerja. Batas usia kerja yang berlaku di Indonesia adalah berumur 15 tahun – 65 tahun.

Sedangkan yang bukan angkatan kerja yaitu tenaga kerja atau penduduk dalam usia kerja yang tidak bekerja, tidak mempunyai pekerjaan dan sedang tidak mencari pekerjaan, yaitu orang-orang yang kegiatannya bersekolah (pelajar, mahasiswa), mengurus rumah tangga (ibu-ibu yang bukan wanita pekerja) serta menerima pendapatan tapi bukan merupakan imbalan langsung atas jasa kerjanya (pensiunan dan penderita cacat).

Penyerapan tenaga kerja bisa dikaitkan dengan keseimbangan interaksi antara permintaan tenaga kerja dan penawaran tenaga kerja, yang mana permintaan tenaga kerja pasar dan penawaran tenaga kerja pasar secara bersama menentukan tingkat upah keseimbangan dan suatu penggunaan tenaga kerja keseimbangan. Di dalam dunia kerja atau dalam hal penyerapan tenaga kerja setiap sektornya berbeda-beda untuk penyerapan tenaga kerjanya, misalnya saja tenaga kerja di sektor formal maupun informal. Penyeleksian tenaga kerjanya dibutuhkan suatu keahlian khusus,

Pendidikan, keahlian dan pengalaman untuk bisa bekerja pada sektor formal maupun informal.

Sebagaimana firman Allah SWT dalam Q.S al- Ju'muah/ 62:

فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانْتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِنْ فَضْلِ اللَّهِ وَاذْكُرُوا اللَّهَ كَثِيرًا لَّعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ ﴿١٠﴾

Terjemahnya:

*Apabila telah ditunaikan shalat, maka bertebaranlah kamu di muka bumi; dan carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak supaya kamu beruntung.*¹

Ayat di atas (al jumu'ah ayat 10) merupakan perintah untuk bertebaran di muka bumi (bekerja dan atau mencari penghidupan dan atau karunia) Perintah ini menunjukkan pengertian ibahah atau boleh (dan carilah) carilah rezeki (karunia Allah, dan ingatlah Allah) dengan ingatan (sebanyak-banyaknya supaya kalian beruntung) yakni memperoleh keberuntungan.

Dalam hal ini Allah menganjurkan agar hambanya tidak meninggalkan sholat 5 waktu dan membiarkan hambanya yaitu sopir mencari karunianya dan rezeki yang sudah Allah atur di muka bumi. Allah juga menganjurkan agar sopir dalam bekerja mencari penumpang agar sekiranya selalu mengingat Tuhannya agar rezekinya melimpah dan selalu mendapat keberuntungan dan agar hambanya selalu bersyukur atas nikmat dan karunia yang Allah telah berikan.

¹Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Dan Terjemahnya*. (Jakarta: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam, Direktorat Urusan Agama Islam dan Pembinaan Syariah 2009) h. 442.

Dalam hadits Nabi shallallahu 'alaihi wa sallam mewajibkan agar manusia menyeimbangkan usaha untuk keperluan hidup di dunia dan usaha untuk menyiapkan bekal di akhirat nanti. Dari *Anas ra: berkata, Rasulullah saw* bersabda:

عَنْ أَنَسٍ قَالَ: قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ:
لَيْسَ بِخَيْرِكُمْ مَنْ تَرَكَ دُنْيَاهُ لِآخِرَتِهِ وَلَا
آخِرَتَهُ لِدُنْيَاهُ حَتَّى يُصِيبَ مِنْهُمَا جَمِيعًا فَإِنَّ
الدُّنْيَا بَلَاغٌ إِلَى الْآخِرَةِ وَلَا تَكُونُوا كَلًّا عَلَى
ابْنِ عَسَاكِرَ) النَّاسِ (رَوَاهُ

Terjemahnya :

Dari Anas ra: berkata, Rasulullah saw bersabda: “Bukankah orang yang baik di antara kamu orang yang meninggalkan kepentingan dunia untuk mengejar akhirat, atau meninggalkan akhirat untuk mengejar dunia, sehingga dapat memadukan keduanya. Karena kehidupan dunia mengantarkan kamu menuju kehidupan akhirat, dan janganlah kamu menjadi beban orang lain.”²

Hadits di atas menegaskan Rasulullah saw agar manusia menyeimbangkan usaha untuk keperluan hidup di dunia dan usaha untuk menyiapkan bekal di akhirat nanti. Rasulullah saw sangat mencela orang-orang yang hanya tekun beribadah, duduk di Masjid, shalat, dzikir dan lain-lain dengan tujuan agar kelak masuk surga. Tetapi mereka melupakan akan tugas dan tanggung jawabnya sebagai makhluk sosial yang hidup di tengah-tengah masyarakat. Lupa untuk memelihara dirinya, lupa akan tanggung jawabnya mencari nafkah untuk anggota keluarga, dan lupa untuk berperan di dalam masyarakat bersama-sama anggota masyarakat lainnya untuk membangun

² HR. Ibnu Asakir, Madzhab syafi’i tarikh damaskus, h. 2177.

nusa bangsa dan agama. Demikian pula Rasulullah lebih mencela orang-orang yang hanya menyibukkan dirinya, bekerja keras, banting tulang, peras keringat untuk mencari keuntungan duniawi.

Transportasi merupakan salah satu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional khususnya kegiatan dalam bidang perekonomian seperti kegiatan perdagangan dan kegiatan industri. Kawasan Kota merupakan tempat kegiatan Penduduk dengan segala aktivitasnya. Sarana dan prasarana diperlukan untuk mendukung aktivitas. dapat diartikan sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya yang materialistis.

Sebagaimana firman Allah SWT dalam Q.S an- nahl/ 128:8

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿٨﴾

Terjemahnya:

dan (dia telah menciptakan) kuda, bagal dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. Dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya.³

Ayat di atas menjelaskan bahwa Allah menciptakan binatang untuk manusia manfaatkan sebaik mungkin dan menggunakan binatang seperti kuda, bagal dan keledai sebagai sarana transportasi yang mempermudah manusia ketika dalam perjalanan dari satu tempat ke tempat yang lain yang jaraknya berjauhan.

³ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Dan Terjemahnya*. (Jakarta: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam, Direktorat Urusan Agama Islam dan Pembinaan Syariah 2009) h. 220

Dalam perkembangan teknologi seperti sekarang ini maka alat transportasi juga ikut berkembang yang dulunya menggunakan binatang sebagai sarana transportasi sekarang mulai menggunakan mobil sebagai sarana transportasi yang mampu mengangkut penumpang dalam skala besar dalam hal ini alat transportasi angkutan umum yang berperan penting dalam memperlancar arus transportasi masyarakat dari satu tempat ke tempat yang lain dengan dengan penggunaan waktu yang efisien dibanding dengan menggunakan binatang serta menyerap tenaga kerja yaitu sebagai sopir angkutan umum.

Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk yang tinggi menyebabkan banyaknya masyarakat yang membutuhkan pekerjaan dan harus adanya ketersediaan lapangan pekerjaan dan makin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam maupun ke luar daerah. Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang jasa angkutan umum.

Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam melaksanakan aktivitasnya. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa angkutan ini yaitu dengan penyediaan pelayanan angkutan umum. Mengingat bahwa pelayanan angkutan umum merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi terutama untuk daerah daerah besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi seperti di kabupaten gowa.

Peran angkutan umum sangat besar dalam menunjang mobilitas warga kabupaten gowa untuk melakukan aktivitasnya. Kebutuhan angkutan umum

penduduk didalam wilayah kabupaten gowa dilayani oleh angkutan umum jenis mobil penumpang. Dalam upaya memberikan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan umum, saat ini telah dioperasikan pelayanan angkutan umum.

Angkutan umum merupakan angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu wilayah dengan menggunakan mobil penumpang. Angkutan umum mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dalam satu kali perjalanan, sehingga tujuan utama keberadaan angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang aman, cepat, murah, dan nyaman bagi masyarakat serta memberikan dampak yang baik bagi penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan umum.

Angkutan umum bisa dikatakan cukup berkembang, karena kebanyakan penduduk memerlukan angkutan umum untuk bekerja, berbelanja, berwisata, maupun untuk memenuhi kebutuhan sosial-ekonomi lainnya. Kepadatan penduduk di dalam suatu wilayah mempengaruhi permintaan angkutan umum, karena kawasan berkepadatan tinggi secara ekonomis dapat dilayani oleh angkutan umum.

Penyerapan tenaga kerja pada angkutan umum bertujuan untuk mensejahterakan penduduk utamanya yang bekerja pada angkutan umum, karena dengan adanya angkutan umum maka kebutuhan sopir beserta keluarganya dapat terpenuhi dengan baik.

Dapat dilihat bahwa penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan umum mengalami terus peningkatan walau jumlah angkutan yang beroperasi pernah mengalami penurunan dikarenakan kondisi mobil yang sudah tidak layak pakai sehingga harus diganti dengan mobil yang baru. Penyerapan tenaga kerja terus

mengalami peningkatan yang cukup signifikan dengan begitu permintaan masyarakat akan jasa angkutan kian menunjukkan peningkatan walau banyak masyarakat yang memakai kendaraan pribadi namun tidak mempengaruhi permintaan jasa angkutan umum.

Tabel 1. Jumlah Angkutan Umum Di Kabupaten Gowa 2007-2016

Tahun	Jumlah Angkutan Kota
2007	410
2008	420
2009	435
2010	451
2011	507
2012	802
2013	384
2014	360
2015	357
2016	365

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Gowa, Tahun 2017

Jumlah angkutan umum di kabupaten gowa pada tahun 2016 sekitar 365, namun dapat dilihat bahwa penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan umum mengalami terus peningkatan walau jumlah angkutan yang beroperasi pernah mengalami penurunan di karenakan kondisi mobil yang sudah tidak layak pakai sehingga harus diganti dengan mobil yang baru. Namun sampai tahun 2016 penyerapan tenaga kerja terus mengalami peningkatan yang cukup signifikan dengan

begitu permintaan masyarakat akan jasa angkutan umum kian menunjukkan peningkatan walau banyak masyarakat yang memakai kendaraan pribadi namun tidak mempengaruhi permintaan jasa angkutan umum.

Dengan latar belakang keterkaitan masalah penyerapan tenaga kerja yang diuraikan di atas maka penulis tertarik melakukan analisis yang berjudul, “Pengaruh Jasa Angkutan umum terhadap Penyerapan Tenaga Kerja di Kabupaten Gowa”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan, maka yang menjadi rumusan masalah adalah. “Bagaimana pengaruh angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa 2007-2016

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa pada tahun 2007-2016

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

- a. Memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah kabupaten gowa dalam upaya merangsang peningkatan sektor jasa angkutan umum.
- b. Sebagai bahan referensi bagi yang berminat melakukan penelitian yang berhubungan dengan sektor jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupate gowa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tenaga Kerja

1. Pengertian Tenaga Kerja

Tenaga kerja merupakan faktor yang terpenting dalam proses produksi. Sebagai sarana produksi tenaga kerja lebih penting dari pada sarana produksi yang lain seperti bahan mentah, tanah, air dan sebagainya. Karena manusialah yang menggerakkan semua sumber-sumber tersebut untuk menghasilkan barang dan jasa.¹ Teknologi yang canggih pun mungkin tidak bisa menandingi bagaimana kemampuan manusia, karena kembali seperti yang di katakan di atas bahwa penggerak teknologi atau sumber daya adalah manusia / tenaga kerja.

Dalam Islam tenaga kerja sebagai unsur produksi yang didasari oleh konsep istikhlaf, dimana manusia bertanggung jawab untuk menginvestasikan dan mengembangkan harta yang di amanatkan Allah untuk menutupi kebutuhan manusia. Sedangkan tenaga kerja adalah segala usaha dan dan ikhtiar yang di lakukan oleh anggota badan atau pikiran untuk mendapatkan imbalan yang pantas.²

Tenaga kerja Menurut UU No. 13 tahun 2003 Bab I pasal 1 ayat 2 disebutkan bahwa tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi

¹ Kuncoro, mudrajat, *Pengantar Ekonomi Pembangunan, masalah ketenagakerjaan* (cet. 1;Yogyakarta: YKPN, 2005), h. 70.

² Huda, nurul, dkk., *Ekonomi Makro Islam* (Jakarta: Kencana. 2008), h. 47.

kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Secara garis besar penduduk suatu negara dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu tenaga kerja dan bukan tenaga kerja.

Penduduk tergolong tenaga kerja jika penduduk tersebut telah memasuki usia kerja. Batas usia kerja yang berlaku di Indonesia adalah berumur 15 tahun – 64 tahun. Menurut pengertian ini, setiap orang yang mampu bekerja disebut sebagai tenaga kerja. Tenaga kerja (*manpower*) di pilah pula ke dalam dua kelompok yaitu angkatan kerja (*labor force*) dan bukan angkatan kerja. yang termasuk angkatan kerja yaitu tenaga kerja atau penduduk dalam usia kerja yang bekerja, atau mempunyai pekerjaan namun untuk sementara waktu tidak sedang bekerja, dan mencari pekerjaan. Sedangkan yang bukan angkatan kerja yaitu tenaga kerja atau penduduk dalam usia kerja yang tidak bekerja, tidak mempunyai pekerjaan dan sedang tidak mencari pekerjaan yaitu orang-orang yang kegiatannya bersekolah (pelajar, mahasiswa), mengurus rumah tangga (maksudnya ibu-ibu yang bukan wanita pekerja) serta menerima pendapatan tapi bukan merupakan imbalan langsung atas jasa kerjanya (pensiunan dan penderita cacat).³

2. Angkatan Kerja Dan Bukan Angkatan Kerja

Penduduk dalam suatu wilayah dibedakan angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. angkatan kerja merupakan bagian dari tenaga kerja, dibedakan antara bekerja dan tidak bekerja, pengangguran, sedangkan mencari pekerjaan lebih dikenal sebagai pengangguran terbuka. berikut beberapa pengertian angkatan kerja yang

³ Fahmi, Ekonomi ketenagakerjaan, penyerapan tenaga kerja (Cet. 2; Jakarta: Bumi Aksara, 2005), h. 40.

di kemukakan oleh beberapa ahli, seperti Mulyadi yang memberikan definisi sebagai berikut: angkatan kerja adalah bagian dari penduduk (usia kerja) baik yang bekerja maupun yang mencari pekerjaan.

Suroto mendefinisikan angkatan kerja sebagai berikut: angkatan kerja adalah sebagian dari jumlah penduduk dalam usia kerja yang mempunyai pekerjaan dan tidak mempunyai pekerjaan, tetapi secara aktif atau pasif mencari pekerjaan. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa angkatan kerja adalah bagian dari penduduk yang mampu dan bersedia melakukan bahwa angkatan kerja terdiri dari golongan yang menganggur dan mencari pekerjaan.

3. Adapun jenis-jenis tenaga kerja adalah:

a) Tenaga kerja terdidik dan Tenaga kerja terlatih

Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang mendapatkan suatu keahlian atau kemahiran pada suatu bidang karena sekolah atau pendidikan formal dan nonformal. Contohnya seperti sarjana ekonomi, insinyur, sarjana muda, doktor, master, dan lain sebagainya.

Tenaga kerja terlatih adalah tenaga kerja yang memiliki keahlian dalam bidang tertentu yang di dapat melalui pengalaman kerja. Keahlian terlatih ini tidak memerlukan pendidikan karena yang di butuhkan adalah latihan dan melakukannya berulang-ulang sampai bisa dan menguasai pekerjaan tersebut. Contohnya adalah supir, pelayan toko, tukang masak, montir, pelukis, dan lain-lain.

b) Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih

Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih adalah tenaga kerja kasar yang hanya mengandalkan tenaga saja. Contoh tenaga kerja model ini seperti kuli, buruh angkut, buru pabrik, pembantu, tukang becak, dan masih banyak lagi contoh.⁴

c) Pengertian penyerapan tenaga kerja

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang di gunakan dalam suatu unit usaha.⁵ Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah angkatan kerja yang bekerja yang tersedia di suatu daerah.⁶

Penyerapan tenaga kerja berkaitan dengan jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan oleh perusahaan atau instansi tertentu, permintaan tenaga kerja ini dipengaruhi oleh perubahan tingkat upah dan perubahan faktor-faktor lain yang mempengaruhi tingkat permintaan hasil produksi, antara lain naik turunnya permintaan pasar akan hasil produksi dari perusahaan yang bersangkutan, tercermin melalui besarnya volume produksi, dan harga-harga barang modal yaitu nilai mesin atau alat yang digunakan dalam proses produksi. Dengan demikian apabila mengacu pada uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa permintaan tenaga kerja adalah keseluruhan hubungan antara berbagai tingkat upah dan jumlah tenaga kerja yang diminta untuk di pekerjakan. Jadi yang dimaksud dengan penyerapan tenaga kerja dalam penelitian ini adalah jumlah atau banyaknya orang yang bekerja di berbagai sektor dalam hal ini sektor industri

⁴<http://organisasi.org/macam>. *Jenis Tenaga Kerja Berdasarkan Keahlian Kemampuan Terdidik Telatih Tidak Terdidik dan Tidak Terlatih*. di akses pada tanggal 5 juni 2013

⁵Badan pusat statistik (BPS) Kabupaten gowa,h. 221.

⁶Nur wahida, h. 19.

selain itu penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha.⁷

Indonesia merupakan negara keempat terbatas penduduknya. Hal ini tentu menunjukkan bahwa jumlah angkatan kerja di Indonesia cukup besar. Namun harus disadari bahwa jumlah tenaga kerja yang banyak ini justru menjadi fenomena yang cukup memprihatinkan bagi negara yang besar ini. Tenaga kerja yang besar menjadi masalah yang besar karena jumlah angkatan kerja yang tidak berimbang dengan jumlah pengangkatan kerja atau kebutuhan industri akan tenaga kerja. Selain itu karena kebanyakan tenaga kerja Indonesia yang belum memiliki skill yang memadai untuk kegiatan industri.

d) Permintaan dan Penawaran tenaga kerja

Pasar tenaga kerja adalah jumlah permintaan dan penawaran terhadap tenaga kerja yang diperlukan untuk kepentingan kegiatan produksi, dengan demikian dalam pasar tenaga kerja tergantung dari luas dan sempitnya kegiatan produksi. Sehingga pemakaian faktor produksi tenaga kerja akan ditentukan oleh tuntutan dunia usaha atau lapangan produksi. Sebagaimana pasar lainnya dalam perekonomian pasar tenaga kerja juga dipengaruhi oleh kekuatan permintaan dan penawaran. Pasar tenaga kerja agak berbeda dari sebagian besar pasar lainnya karena permintaan tenaga kerja merupakan permintaan turunan.⁸ Sementara itu, yang dimaksud dengan penawaran tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang

⁷[http://www. Bekamsteriljakarta.com/2012/05/ Pengertian-Penyerapan-Tenaga-Kerja. html](http://www.Bekamsteriljakarta.com/2012/05/Pengertian-Penyerapan-Tenaga-Kerja.html) diakses pada tanggal 5 juni 2013

⁸[http://www.pendidikanekonomi.com/2012/06/Permintaan-Tenaga-Kerja. html](http://www.pendidikanekonomi.com/2012/06/Permintaan-Tenaga-Kerja.html) diakses pada tanggal 5 juni 2013

dapat disediakan oleh pemilik tenaga kerja pada setiap kemungkinan upah dalam jangka waktu tertentu.⁹

4. Teori Pasar Tenaga Kerja

Teori pasar tenaga kerja menurut Soeroto Pasar kerja, merupakan seluruh kebutuhan tenaga kerja dan persediaan tenaga kerja dalam masyarakat, atau seluruh permintaan dan penawaran tenaga kerja dalam masyarakat, dengan seluruh mekanisme yang memungkinkan adanya transaksi produktif antara orang yang menawarkan tenaganya dengan pihak pengusaha yang membutuhkan tenaga tersebut.¹⁰

Kaum klasik menganggap bahwa di pasar tenaga kerja seperti halnya di pasar barang. Apabila harga tenaga kerja (upah) cukup fleksibel maka permintaan tenaga kerja selalu seimbang dengan penawaran tenaga kerja. Teori keynes dalam menyatakan bahwa Dalam analisis permintaan tenaga kerja di asmsikan bahwa pembeli tenaga kerja adalah perusahaan dan penjual tenaga kerja adalah rumah tangga oleh karena itu kurva permintaan tenaga kerja di turunkan dari fungsi produksi perusahaan tersebut.¹¹

5. Teori Penyerapan Tenaga Kerja

Penyerapan tenaga kerja bisa di kaitkan dengan keseimbangan interaksi antara permintaan tenaga kerja dan penawaran tenaga kerja, yang dimana permintaan tenaga kerja pasar dan penawaran tenaga kerja pasar secara bersama

⁹<http://www.pendidikanekonomi.com/2012/06/Penawaran-Tenaga-Kerja.html> diakses pada tanggal 5 juni 2013

¹⁰Sitanggang, Nachrowi, *Pengaruh Struktur Ekonomi Pada Penyerapan Tenaga Kerja Sektoral, Analisis Model Demometrik di 30 Propisnsi Pada 9 Sektor Di Indonesia* (cet. 2 jakarta: Ghalia Indonesia, 2011), h. 10.

¹¹ Nainggolan, *ekonomi pembangunan, analisis permintaan tenaga kerja* (cet. 2; Jakarta: PT Raja grafindo persada, 2005), h. 120.

menentukan tingkat upah keseimbangan dan suatu penggunaan tenaga kerja keseimbangan.¹² Di dalam dunia kerja atau dalam hal penyerapan tenaga kerja setiap sektornya berbeda-beda untuk penyerapan tenaga kerjanya, misalnya saja tenaga kerja di sektor formal. Penyeleksian tenaga kerjanya dibutuhkan suatu keahlian khusus, pendidikan, keahlian dan pengalaman untuk bisa bekerja pada sektor formal.

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha. Penyerapan tenaga kerja merupakan banyaknya orang yang dapat terserap untuk bekerja pada suatu perusahaan atau suatu instansi. Penyerapan tenaga kerja ini akan menampung semua tenaga kerja yang tersedia apabila lapangan pekerjaan yang tersedia mencukupi atau seimbang dengan banyaknya tenaga kerja yang tersedia.

Kebijaksanaan negara dalam penyerapan tenaga kerja meliputi upaya-upaya untuk mendorong pertumbuhan dan perluasan lapangan kerja di setiap daerah serta, perkembangan jumlah dan kualitas angkatan kerja yang tersedia agar dapat memanfaatkan seluruh potensi pembangunan di daerah masing-masing. Bertitik tolak dari kebijaksanaan tersebut maka dalam rangka mengatasi masalah perluasan kesempatan kerja dan mengurangi pengangguran, Departemen Tenaga Kerja dalam UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan memandang perlu untuk menyusun program yang

¹² Don Bellante and Mark Janson, *Ekonomi Ketenagakerjaan, permintaan dan penawaran tenaga kerja* (Cet. 1; Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2006), h. 25.

mampu baik secara langsung maupun tidak langsung dapat mendorong penciptaan lapangan kerja dan mengurangi pengangguran. Penyerapan tenaga kerja sering dikaitkan dengan teori permintaan. Dalam teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dengan harga. Sehubungan dengan tenaga kerja, permintaan tenaga kerja berarti hubungan antara tingkat upah dengan kuantitas tenaga kerja yang dikehendaki oleh majikan (pengusaha) untuk dipekerjakan (dibeli).

Permintaan pengusaha atas tenaga kerja berlainan dengan permintaan konsumen terhadap barang dan jasa. Konsumen membeli barang karena barang itu memberikan nikmat (*utility*) kepada pembeli tersebut. Akan tetapi, pengusaha mempekerjakan seseorang itu membantu memproduksi barang atau jasa untuk dijual kepada masyarakat atau konsumen. Dengan kata lain, permintaan pengusaha terhadap tenaga kerja, tergantung dari pertambahan permintaan masyarakat terhadap barang yang diproduksinya. Permintaan tenaga kerja yang seperti itu disebut *derived demand*. Dari pernyataan tersebut di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk mempertahankan tenaga kerja yang digunakan perusahaan atau industri, maka permintaan masyarakat terhadap produk perusahaan harus tetap stabil, dan jika memungkinkan meningkat¹³.

Untuk menjaga stabilitas permintaan produk perusahaan serta kemungkinan pelaksanaan ekspor, maka perusahaan atau industri harus memiliki kemampuan bersaing baik untuk pasar dalam negeri maupun luar

¹³Sumarsono. *Ekonomi Manajemen Sumberdaya Manusia dan Ketenagakerjaan* (Yogyakarta : Graha Ilmu. 2003) hal 76.

negeri. Dengan demikian bisa diharapkan permintaan perusahaan terhadap tenaga kerja bisa dipertahankan atau bahkan ditingkatkan¹⁴.

Hukum permintaan tenaga kerja pada hakekatnya adalah semakin rendah upah dari tenaga kerja maka semakin banyak permintaan dari tenaga kerja tersebut. Apabila upah yang diminta besar, maka perusahaan akan mencari tenaga kerja lain yang upahnya lebih rendah dari yang pertama. Hal ini karena dipengaruhi oleh banyak faktor, yang diantaranya adalah besarnya jumlah penduduk, harga dari tenaga kerja (upah) dan skill yang dimiliki oleh tenaga kerja tersebut. Selain itu, faktor-faktor eksternal seperti terjadinya krisis moneter juga sangat mempengaruhi struktur penyerapan tenaga kerja dalam suatu perekonomian.

Jumlah perusahaan industri menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi penyerapan tenaga kerja. Hal ini dapat dilihat ketika setiap terjadi peningkatan jumlah perusahaan yang bergerak di bidang industri akan menyebabkan terjadinya peningkatan penyerapan tenaga kerja untuk sektor industri itu sendiri. Permintaan industri terhadap tenaga kerja merupakan permintaan turunan (*derived demand*). Hal ini disebabkan karena tenaga kerja merupakan salah satu input faktor produksi, maka fungsi permintaan industri terhadap tenaga kerja dan kapital dapat diturunkan dari fungsi produksi kendala ongkos atau fungsi ongkos kendala produksi. Cara pertama biasa dilakukan apabila input faktor produksi yang diperlukan oleh industri tersedia dengan lengkap.

¹⁴*Ibid*, h. 87.

Sementara cara kedua bisa dilakukan bila input faktor produksi terbatas jumlahnya.¹⁵

Pengusaha mempekerjakan seseorang karena membantu memproduksi barang dan jasa untuk dijual ke konsumen. Oleh karena itu kenaikan permintaan pengusaha terhadap tenaga kerja tergantung dari kenaikan permintaan masyarakat akan barang yang diproduksi. Dalam proses produksi, tenaga kerja memperoleh pendapatan sebagai balas jasa dari upah yang telah dilakukannya, yaitu berwujud upah. Maka pengertian permintaan tenaga kerja dapat diartikan sebagai jumlah tenaga kerja yang diminta oleh pengusaha pada berbagai tingkat upah.

Permintaan tenaga kerja merupakan sebuah daftar berbagai alternatif kombinasi tenaga kerja dengan input lainnya yang tersedia yang berhubungan dengan tingkat gaji.¹⁶ Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha.

6. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penyerapan Tenaga Kerja

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang di gunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha.

¹⁵Bactiar.*Ekonomi Ketenagakerjaan*.(Jakarta : LPFE. 2006) h.97.

¹⁶ Ananta, Aris., *Masalah Penyerapan Tenaga Kerja, Prospek dan Permasalahan Ekonomi Indonesia*. Sinar Harapan, Jakarta. 1993

Menurut Sony dan Winardi ada beberapa faktor yang mempengaruhi besarnya tingkat penyerapan tenaga kerja antara lain:

- a. Perkembangan jumlah penduduk akan menyebabkan jumlah tenaga kerja semakin bertambah sehingga perlu perluasan lapangan kerja untuk menyerap tenaga kerja agar mengurangi tingkat pengangguran.
- b. Kegiatan ekonomi
- c. Program pembangunan di suatu pihak menentukan keterlibatan lebih banyak orang. Di lain pihak program pembangunan menumbuhkan harapan baru. Harapan untuk dapat ikut menikmati hasil pembangunan tersebut dinyatakan dalam peningkatan penyerapan kerja. Jadi semakin bertambah kegiatan ekonomi semakin besar tingkat penyerapan tenaga kerja.
- d. Semakin tinggi tingkat upah dalam masyarakat, semakin banyak anggota keluarga yang tertarik masuk ke dalam pasar kerja. Namun semakin tinggi tingkat upah yang berlaku maka permintaan penyerapan tenaga kerja rendah oleh perusahaan, begitupun sebaliknya. Pada saat upah yang diberlakukan rendah maka penyerapan tenaga kerja akan tinggi.

Adapun kebijakan mengenai penyerapan tenaga kerja itu sendiri, misalnya

- a. Tingkat Pendidikan
Semakin tinggi pendidikan semakin banyak waktu yang disediakan untuk bekerja. Terutama bagi para wanita, dengan semakin tinggi pendidikan, kecenderungan untuk bekerja semakin besar, dan tingkat penyerapan tenaga kerja semakin besar.¹⁷

b. Umur

Penduduk berumur muda umumnya tidak mempunyai tagging jawab yang tidak begitu besar sebagai pencari kerja nafka untuk keluarga.bahwa mereka umumnya bersekolah.penduduk dalam kelompok umur 22-25 tahun ,terutama laki,umumnya dituntut untuk ikut mencari nafkadan oleh sebab itu tingkat penyerapan tenaga kerja relative besar sedangkan penduduk diatas usia 55 tahun kemampuan bekerja sudah menurun,dan tingkat penyerapan tenaga kerja umumnya rendah.

c. Jenis Kelamin

Tingkat partisipasi kerja laki-laki selalu lebih tinggi dari tingkat partisipasi kerja perempuan karena laki-laki dianggap pencari nafkah yang utama bagi keluarga,sehingga pekerja laki-laki biasanya ebih selektif dalam memilih pekerjaan yang sesuai dengan aspirasinya baik dari segi pendapatan maupun kedudukan di banding pekerja perempuan.hampir semua laki-laki yang telah mencapai usia kerja terlibat dalam kegiatan ekonomi karena laki-laki merupakan pancari nafkah utama dalam keluarga.

d. Pengalaman

Diperkirakan bahwa dengan pengalamn kerja lebih sanggup untuk mendapatkan pekerjaan yang sesuai,selain itu pengalamn kerja menggambarkan pengetahuan pasar.dengan memiliki pengalaman tenaga kerja didukung oleh tingkat pendidikan yang tinggi,maka tenaga kerja akan mempuyai lebih banyak kesempatan mendapatkan pekerjaan.

7. Perspektif Islam Tentang Tenaga Kerja

Menurut Imam Syaibani: “Kerja merupakan usaha mendapatkan uang atau harga dengan cara halal. Dalam Islam kerja sebagai unsur produksi didasari oleh konsep istikhlaf, dimana manusia bertanggung jawab untuk memakmurkan dunia dan juga bertanggung jawab untuk menginvestasikan dan mengembangkan harta yang diamanatkan Allah untuk menutupi kebutuhan manusia.

Sedangkan tenaga kerja adalah segala usaha dan ikhtiar yang dilakukan oleh anggota badan atau pikiran untuk mendapatkan imbalan yang pantas. Termasuk semua jenis kerja yang dilakukan fisik atau pikiran. Tenaga kerja sebagai salah satu faktor produksi mempunyai arti yang besar. Karena semua kekayaan alam tidak berguna bila tidak dieksploitasi oleh manusia dan diolah buruh. Alam telah memberikan kekayaan yang tidak terhitung tetapi tanpa usaha manusia semua akan tersimpan.

Islam mendorong umatnya untuk bekerja dan memproduksi, bahkan menjadikannya sebagai sebuah kewajiban terhadap orang-orang yang mampu, lebih dari itu Allah akan memberi balasan yang setimpal yang sesuai dengan amal/kerja sesuai dengan firman Allah dalam QS an-Nahl(16) ayat 97:

مَنْ عَمِلَ صَالِحًا مِنْ ذَكَرٍ أَوْ أَنْثَىٰ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَلَنُحْيِيَنَّهٗ حَيَاةً
طَيِّبَةً وَلَنَجْزِيَنَّهُمْ أَجْرَهُمْ بِأَحْسَنِ مَا كَانُوا يَعْمَلُونَ

Terjemahnya:

“Barangsiapa yang mengerjakan amal saleh, baik laki-laki maupun perempuan dalam keadaan beriman, maka sesungguhnya akan Kami berikan kepadanya kehidupan yang baik dan sesungguhnya akan Kami beri balasan kepada mereka dengan pahala yang lebih baik dari apa yang telah mereka kerjakan.”

1. Dari Ibnu Umar r.a ketika Nabi ditanya: Usaha apakah yang paling baik? Nabi menjawab yaitu pekerjaan yang dilakukan oleh dirinya sendiri dan semua jual beli yang baik.
2. HR. Imam Bukhari *“Sebaik-baiknya makanan yang dikonsumsi seseorang adalah makanan yang dihasilkan oleh kerja kerasnya dan sesungguhnya Nabi Daud as mengonsumsi makanan dari hasil keringatnya (kerja keras)”*.

Al- Qur'an memberi penekanan utama terhadap pekerjaan dan menerangkan dengan jelas bahwa manusia diciptakan di bumi ini untuk bekerja keras untuk mencari penghidupan masing-masing. Allah berfirman dalam QS. Al-Balad ayat 4:

Bentuk-bentuk kerja yang disyariatkan dalam Islam adalah pekerjaan yang dilakukan dengan kemampuannya sendiri dan bermanfaat, antara lain (an-Nabhani: 2002:74):

- a. Menghidupkan tanah mati (tanah yang tidak ada pemiliknya dan tidak dimanfaatkan oleh satu orang pun). HR. Imam Bukhari dari Umar Bin Khattab” *siapa saja yang menghidupkan tanah mati, maka tanah (mati yang telah dihidupkan) tersebut adalah miliknya”*.
- b. Menggali kandungan bumi
- c. Berburu
- d. Makelar (*samsarah*)
- e. Peseroan antara harta dengan tenaga (*mudarabah*)
- f. Mengairi lahan pertanian (*musyaqah*)
- g. Kontrak tenaga kerja (*ijarah*)

B. Transportasi

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai kegiatan perpindahan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan suatu hubungan yang terdiri dari tiga bagian yaitu: ada muatan yang diangkut, tersedianya sarana sebagai alat angkut, dan tersedianya prasarana jalan yang dilalui¹⁷. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu¹⁸.

Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal. Kegiatan pengangkutan selalu melibatkan banyak lembaga karena fungsi dan peranan masing-masing tidak mungkin seluruhnya ditangani oleh satu lembaga saja. Karena demikian banyak pihak dan lembaga yang bersangkutan paut, maka diperlukan suatu sistem untuk menangani masalah pengangkutan.¹⁹

¹⁷ Dinas Perhubungan kabupaten gowa, *Jumlah Angkutan umum Di Wilayah kabupaten gowa, pada tahun 2016*

¹⁸ Morlok, K, Edward, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, fungsi transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Erlangga, 2011), h. 35.

¹⁹ Nasution, M, Nur, *Manajemen Transportasi*, (Cet.2; Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004), h. 25.

Pelaksanaan kegiatan transportasi adalah suatu perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain, yang mana dalam hal ini mengisyaratkan adanya suatu pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya dalam rangka memperoleh kebutuhan yang hendak dicapainya pada tempat tujuan. Sistem transportasi secara menyeluruh masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan.

Setiap kegiatan transportasi atau pergerakan dan memiliki kaitannya atau interaksi dengan penggunaan tata guna lahan, interaksi antara kedua sektor ini saling berkaitan dan dipengaruhi oleh beberapa aspek kepentingan yang terkandung didalamnya.²⁰ Dimana setiap perubahan tata guna lahan akan berdampak pada kegiatan transportasi yang ada, begitu pula sebaliknya. Transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang-orang, dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.²¹ Kegiatan transportasi ini membutuhkan tempat yang disebut dengan prasarana transportasi. Ciri utama transportasi adalah melayani pengguna bukan berupa barang, atau komoditas. Sistem transportasi diusahakan memberikan suatu transportasi yang aman, cepat, dan murah.

²⁰Riyanto, Bambang, *Prediksi Dampak Ruang Sistem Transportasi Massal Di Wilayah Jabotabek* (Cet. 1; Jakarta: Erlangga, 2008), h. 70.

²¹Simbolon, Maringan, *Ekonomi Transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003) h. 85.

Transportasi secara umum berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur transportasi mencakup transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara didalam program pembangunan di kabupaten gowa. Pada umumnya infrastruktur transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan di kabupaten gowa dan di sisi lain sebagai tujuan untuk mendukung perwujudan masyarakat dalam lalu lintas perekonomian barang, jasa, dan manusia.

Pembangunan transportasi diharapkan dapat menunjang kesejahteraan masyarakat yang disediakan melalui ketersediaan infrastruktur transportasi yang akan menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan.²² Demikian pula dengan adanya pemerataan transportasi secara adil dan merata di dalam wilayah kabupaten gowa, maka masyarakat bisa mendapatkan kebutuhan pelayanan jasa transportasi secara mudah dan terjangkau. Secara umum kendala yang dihadapi sektor transportasi meliputi aspek kapasitas, kondisi, jumlah, kuantitas prasarana dan sarana fisik, teknologi, sumber pembiayaan, operasi, dan pemeliharaan.²³

Dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan. Dalam hal ini manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan.

²² Nasution, M, Nur, *Manajemen Transportasi* (Cet. 1; Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004), h. 92.

²³ Ofyar, Z, Tamin, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi* (Cet. 2; Bandung: Penerbit ITB, 2000), h. 85.

Kebutuhan akan sarana transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi, sehingga bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas antar daerah. Kinerja pelayanan jasa angkutan umum dapat dilihat dari efektifitas dan efesiensinya suatu pengoperasian angkutan umum.²⁴ Penilaian kriteria efektif biasanya diberikan kepada moda angkutan sedangkan kriteria efisien diberikan kepada aspek penumpang.

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha. Dalam penyerapan tenaga kerja ini dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor eksternal dan faktor internal.

Tenaga kerja merupakan salah satu faktor produksi yang digunakan dalam melaksanakan proses produksi. Dalam proses produksi tenaga kerja memperoleh pendapatan sebagai balas jasa dari usaha yang telah dilakukannya yakni upah. Maka pengertian permintaan tenaga kerja adalah tenaga kerja yang diminta oleh pengusaha pada berbagai tingkat upah.²⁵

Apabila terdapat kenaikan tingkat upah rata-rata, maka akan diikuti oleh turunnya jumlah tenaga kerja yang diminta, berarti akan terjadi pengangguran. Atau kalau dibalik, dengan turunnya tingkat upah rata-rata akan diikuti oleh

²⁴ Paulus Raga, MT, *Kajian Kinerja Pelayanan Transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Warta Penelitian Perhubungan No.01/THN. XVI/, 2004)

²⁵ Boediono. *“Ekonomi Mikro”*. (Yogyakarta: Bumi Aksara, 2004), h. 45.

meningkatnya kesempatan kerja, sehingga dapat dikatakan bahwa kesempatan kerja mempunyai hubungan terbalik dengan tingkat upah.²⁶

Di mana kuantitas tenaga kerja yang diminta akan menurun sebagai akibat dari kenaikan upah. Apabila tingkat upah naik sedangkan harga input lain tetap, berarti harga tenaga kerja relatif lebih mahal dari input lain. Situasi ini mendorong pengusaha untuk mengurangi penggunaan tenaga kerja yang relatif mahal dengan input-input lain yang harga relatifnya lebih murah guna mempertahankan keuntungan yang maksimum.²⁷

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha yang nantinya bisa mendatangkan keuntungan bagi masing-masing orang. Pada jasa angkutan umum, tentu saja dalam hal penyerapan tenaga kerja lebih banyak menyerap tenaga kerja, hal ini terbukti dengan banyaknya angkutan umum yang beroperasi di jalanan. Sehingga mendatangkan banyak keuntungan bagi banyak orang, khususnya masyarakat kecil, atau kurang mampu.

Anggota masyarakat pemakai jasa angkutan dikelompokkan dalam dua golongan besar yaitu *paksawan* yaitu mereka yang tidak mampu memiliki kendaraan atau menyewa sendiri, dan *pilihwan* yaitu mereka yang mampu. Tujuan utama keberadaan angkutan umum adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang aman, cepat, murah, dan nyaman bagi masyarakat.²⁸

²⁶ Ehrenberg, Ronald “*Modern Labor Economic. Scoot and Foresman Company*” (Yogyakarta: Ganeca, 2008), h. 78.

²⁷ Kuncoro, Mudrajat “*Pengantar Ekonomi Pembangunan*”. (Yogyakarta. 2005)

²⁸ Suwarjoko, Warpani. “*Merencanakan Sistem Pengangkutan*”. (Bandung: Erlangga, 2009), h. 20.

Karena sifatnya yang massal, maka diperlukan adanya kesamaan diantara para penumpang berkenaan dengan asal dan tujuan. Sektor jasa angkutan umum pada dasarnya banyak menyerap tenaga kerja, akan tetapi kurangnya perhatian dari Pemerintah dan berbagai pihak yang terkait masih kurang peka dengan masyarakat kurang mampu yang ingin hidupnya lebih sejahtera. Sehingga dengan begitu banyaknya penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan umum haruslah diimbangi dengan kualitas yang juga harusnya lebih memadai.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karna akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan dan pergerakannyapun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Disatu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan ekonomi suatu daerah, karna dengan adanya intrastuktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun disisi lain, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau

secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban public sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

1. Teori Tentang Transportasi

Teori Lokasi Biaya Minimum Weber Alfred Weber seorang ahli ekonomi Jerman menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja dimana penjumlahan keduanya harus minimum. Tempat dimana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat keuntungan yang maksimum.

Menurut Weber, biaya transportasi merupakan faktor pertama dalam menentukan lokasi, sedangkan kedua faktor lainnya merupakan faktor yang dapat memodifikasi lokasi. Titik terendah biaya transportasi menunjukkan biaya minimum untuk angkutan bahan baku dan distribusi hasil produksi.

Dari segi barang yang diangkut, transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut: angkutan penumpang (*passanger*), angkutan barang (*goods*), angkutan pos (*mail*). Dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi sebagai berikut: angkutan antar benua, misalnya dari Asia ke Amerika, angkutan antar kontinental, misalnya dari Perancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur Tengah, angkutan antar pulau, misalnya dari Sumatera ke Jawa, angkutan antarkota, misalnya dari Jakarta ke Bandung, angkutan antar daerah, misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur, dan angkutan di dalam kabupaten, misalnya umum.

2. Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan umum

Angkutan umum beroperasi menurut trayek kota yang sudah ditentukan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 68 tahun 1993, trayek kota

seluruhnya berada dalam suatu wilayah. Trayek pelayanan angkutan umum dipengaruhi oleh data perjalanan, penduduk, dan penyebarannya, serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani oleh angkutan umum.²⁹

Sebagai angkutan umum, pelayanan angkutan umum dalam mengangkut penumpang dibagi dalam 3 (tiga) aktivitas operasional,³⁰ yaitu: Kolektor, dari wilayah permukiman yang tersebar luas dan/atau tempat kerja dan tempat perbelanjaan. Karakteristik operasinya sering berhenti untuk menaikturunkan penumpang, berpenetrasi ke kawasan perumahan. Line Haul, antara wilayah permukiman dan tempat kerja dan tempat perbelanjaan (dari kota ke kota).

Karakteristik operasinya bergerak dengan kecepatan yang tinggi dan jarang berhenti. Karena melakukan perhentian di tengah-tengah operasi maka daya tarik dan efektifitas operasinya akan berkurang, meskipun tentu saja beberapa perhentian yang penting tetap dilakukan. *Distribusi*, ke tempat kerja dan tempat perbelanjaan dan/atau wilayah permukiman. Karakteristik operasinya melakukan perhentian tetapi tidak terlalu sering.

Pola pergerakan yang terdapat pada setiap kota tidaklah sama antar satu dengan lainnya, hal ini ini karena adanya perbedaan pola dalam pemanfaatan tata guna lahan dan bentuk kota. Perbedaan aktivitas yang dilakukan pada atau atas tata guna lahan sangat berpengaruh terhadap tarikan akan permintaan dan kebutuhan masyarakat terhadap sarana angkutan umum.

²⁹ Setijowarno, D. dan Frazila, R.B, *Pengantar Sistem Transportasi*. (Edisi ke-I Semarang: Graha Indah, 2001), h. 38.

³⁰ Wells, GR, *Comprehensive Transport Planning*. (London: Charles Griffin & Company LTD, 2000), h. 59.

3. Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin (1997:5) prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, dan sebagai prasarana bagi penggerakan manusia dan/ atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di suatu daerah tersebut dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembangan wilayah untuk mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan di kembangkan suatu wilayah baru di mana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan system prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjeleasan peran prasarana transportasi yang kedua untuk mendukung penggerakan manusia dan barang.

Selain memahami peran dan transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karna perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, merupakan sebuah konsep yang menggabungkan system pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan system jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan lokasi tersebut di capai dengan sistem transportasi.

Tamin mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak, jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memilih aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya, jadi suatu wilayah yang berbeda.

4. Permintaan Jasa Angkutan umum

Jasa angkutan umum merupakan bagian dari suatu sistem transportasi kota. Tingkat kebutuhan angkutan kota erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan (trip distribusi) pengguna jasa angkutan (penumpang). Kecenderungan masyarakat kota menggunakan kendaraan pribadi dalam mengadakan perjalanan pada tingkat-tingkat tertentu dapat menimbulkan masalah transportasi yang memerlukan penyelesaian.

Salah satu cara menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi adalah meningkatkan sistem pelayanan angkutan umum, sehingga pemakai kendaraan pribadi berkenan menggunakan jasa angkutan umum. Struktur Perekonomian sebuah kota yang relative maju ditandai dengan semakin besarnya peran sektor jasa dalam menopang perekonomian daerah tersebut, sehingga diharapkan peran sektor tersebut akan terus mendominasi dalam memberikan kontribusi nilai tambah terhadap perekonomian.

Jadi intinya adalah pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi dari suatu negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu

diperhatikan bahwa penentuan kapasitas termaksud dan tingkatan investasi tidak merupakan hal yang mudah.

Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan lain perkataan kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), yang diartikan sebagai permintaan yang timbul karena adanya permintaan akan barang atau jasa lain.³¹

Pada dasarnya permintaan jasa angkutan umum diturunkan dari: Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja): Permintaan akan jasa angkutan umum tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Permintaan akan jasa angkutan umum akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marjinal terhadap suatu barang, yang satu tinggi dan yang lain rendah.³²

Beberapa sifat khusus yang membedakan permintaan akan jasa angkutan umum dengan permintaan terhadap barang lainnya, yaitu sebagai berikut: *Derived demand*, Permintaan akan jasa angkutan umum merupakan suatu permintaan yang bersifat turunan; Permintaan akan jasa angkutan umum pada dasarnya adalah seketika atau tidak mudah untuk digeser atau ditunda dan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi waktu.

³¹ Morlok, K, Edward. “*Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*”. (Jakarta: Penerbit Erlangga 2011), h. 45.

³² Nasution, M, Nur, “*Manajemen Transportasi*”. (Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia, 2004), h. 93.

Permintaan akan jasa angkutan umum sangat dipengaruhi oleh elastisitas pendapatan; Jasa transportasi adalah jasa campuran. Oleh karena itu, permintaan atau pemilihan pemakai jasa angkutan akan jenis jasa angkutan umum sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut: Sifat-sifat dari muatan; Biaya transpor; Tarif transpor; Pendapatan pemakai jasa angkutan; Kecepatan angkutan; Kualitas pelayanan yang memuaskan bagi banyak orang.

Pada dasarnya, permintaan akan jasa angkutan umum dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri.³³ Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi jasa angkutan umum adalah sebagai berikut: Harga jasa angkutan umum terhadap permintaan ditentukan oleh: tujuan perjalanan, cara pembayaran, pertimbangan tenggang waktu, dan tingkat absolute dari perubahan harga; Tingkat pendapatan; Citra atau image terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu.

5. Prasarana Jalan

Secara umum kondisi jaringan jalan di wilayah kabupaten gowa beberapa tahun terakhir ini terjadi peningkatan kuantitas dan kualitasnya, tetapi di sisi lain untuk mempertahankan kondisi fisiknya memerlukan biaya yang besar dari segi pemeliharaan dari jalan tersebut. Hal ini sangat menjadi beban biaya yang harus dikeluarkan oleh Pemerintah kabupaten gowa. Di dalam jaringan jalan di wilayah kabupaten gowa terdapat kewenangan penanganannya yaitu terdiri: jalan nasional, jalan propinsi, dan jalan kota dalam kabupaten gowa.

Dari ketiga kewenangan tersebut jalan di dalam kabupaten gowa atau jalan lokal yang menjadi kewenangan Pemerintah kabupaten gowa adalah yang

³³ Riyanto, Dwi Raina, *Segmentasi Pasar dan Elastisitas Permintaan Angkutan Umum* (Studi Kasus Bus Perkotaan Yogyakarta), (Tesis S2 Transportasi UGM, 2002), h. 45.

terbesar, sehingga diperlukan dana pembangunan, peningkatan, dan pemeliharaan dari jalan tersebut. Masalah lainnya adalah tingkat kerusakan jalan akibat kualitas jalan/beban jalan yang ada tidak sesuai dengan beban kendaraan yang melalui jalan tersebut, sehingga berakibat rusaknya jalan sebelum umur teknis jalan tersebut tercapai. Prasarana jalan merupakan proses yang tidak bisa dilepaskan dalam sektor transportasi, karena fungsinya sebagai penunjang sarana dan prasarana.³⁴

6. Penduduk

Semakin banyak jumlah penduduk, maka peningkatan pada sektor jasa angkutan umum juga akan ikut meningkat itu dikarenakan tidak semua orang memiliki kendaraan pribadi.³⁵ Sehingga akan banyak orang yang akan menggunakan angkutan umum untuk melakukan segala aktifitasnya dengan begitu banyak pihak yang merasa diuntungkan dan menimbulkan efek yang positif bagi kedua belah pihak antara penyedia jasa dan pengguna jasa tersebut. Dengan begitu bisa kita katakan bahwa penduduk akan menggunakan jasa angkutan umum, apabila pelayanan yang diberikan dapat menimbulkan rasa nyaman dan harganya pun relatif murah, sehingga dengan begitu sama-sama memperoleh keuntungan.

C. Hubungan antara variabel tenaga kerja dengan jasa angkutan umum

Jumlah armada angkutan di kabupaten gowa memiliki peran penting dalam menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lainnya. Namun angkutan

³⁴ Setijowarno, D. dan Frazila, *Pengantar Sistem Transportasi* (Cet. 1; Semarang: universitas katolik soegijapranara, 2001) h. 30.

³⁵ Ananta, Aris, *Ciri Demografis Kualitas Penduduk dan Pembangunan Ekonomi* (Cet.1; Jakarta: Lembaga Demografi FE UI, 1993), h. 15.

itu tidak bisa berfungsi sesuai kegunaan tanpa adanya penggerak alat transportasi tersebut. Sehingga diperlukan tenaga penggerak, dengan kata lain bahwa armada angkutan memiliki peran penting dalam penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di sektor transportasi kabupaten gowa. Karena semakin tingginya tingkat permintaan jasa angkutan akan mempengaruhi permintaan alat angkutan tersebut sehingga memiliki dampak langsung dalam permintaan tenaga kerja penggerak.

Dengan jumlah industri yang besar dan sedang memiliki peran penting dalam perkembangan jasa transportasi. Dimana disetiap industri membutuhkan alat untuk distribusikan baik barang dan jasa yang di hasilkan atau input yang dibutuhkan dalam menghasilkan barang dan jasa tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa seiring meningkatnya proses industrialisasi terutama di dalam industri besar dan sedang akan meningkat permintaan jasa distribusi barang seperti pengiriman barang atau jasa ke konsumen atau sebaliknya pengiriman input dari instansi-instansi lain. Semakin meningkatnya akan kebutuhan distribusi tersebut, maka permintaan akan tenaga kerja akan transportasi akan meningkat.

Dalam hal tingkat penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan dipengaruhi oleh banyaknya kebutuhan penduduk untuk mencapai keinginannya, kebutuhan tersebut dapat dilihat dari beberapa faktor permintaan turunan untuk transportasi, seperti; banyaknya akses jalan yang dapat dilalui, banyak sarana angkutan yang tersedia, serta banyaknya jumlah penduduk yang berada di wilayah tersebut. Banyaknya akses jalan yang tersedia di wilayah dipengaruhi oleh banyaknya pergerakan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan.³⁶

³⁶ Adi sasmita, *ekonomi transportasi*, (cet. 1; Jakarta: Erlangga, 2012) h. 49.

Jumlah armada angkutan yang berfungsi untuk mengangkut penumpang maupun barang juga diperlukan dalam kegiatan transportasi. Hal tersebut berarti bahwa dalam permintaan tenaga kerja transportasi juga dipengaruhi banyaknya alat transportasi yang tersedia. Karena tanpa adanya tenaga kerja penggerak, alat transportasi tidak dapat berfungsi secara normal. Dalam hal ini armada angkutan diartikan sebagai barang modal dalam kegiatan transportasi. Modal itu sendiri memiliki hubungan saling mengganti dengan tenaga kerja dan modal memiliki pengaruh positif terhadap permintaan tenaga kerja.³⁷

Dengan banyaknya jumlah penduduk yang membutuhkan layanan jasa transportasi maka akan menimbulkan permintaan transportasi publik dan akan menyebabkan permintaan akan alat transportasi juga meningkat dan hal tersebut berdampak yang nantinya secara langsung terhadap permintaan tenaga kerja penggerak alat transportasi publik.

D. Kerangka Pikir

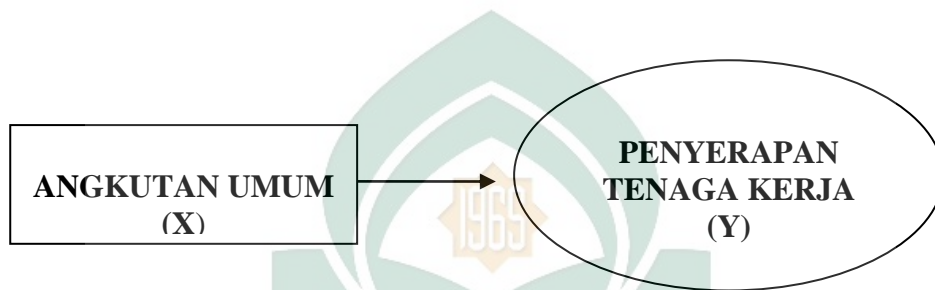
Penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan umum di kabupaten gowa sangat berpengaruh terhadap sarana dan prasarana transportasi di kabupaten gowa di latar belakang oleh adanya kegiatan pembangunan rehabilitasi dan rekonstruksi yang sedang berjalan di kabupaten gowa. Dimana dengan kegiatan ini akan tumbuh menjadi pusat pembangunan bagi masyarakat kabupaten gowa khususnya. Sehingga untuk memadukan permasalahan diatas, maka perlunya penagasan secara khusus bagi semua pihak yang terlibat di dalam.

Berdasarkan pada tujuan dan sasaran penelitian serta kajian teori yang ada, maka variabel penelitian dalam penelitian ini adalah meliputi 2 variabel yaitu:

³⁷ Gregory mankiw, *makro ekonomi*, (cet. 6; Jakarta: Erlangga, 2008) h. 227.

Jasa angkutan umum dengan penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa. Pertumbuhan jasa angkutan umum (X) berpengaruh terhadap Penyerapan Tenaga Kerja, jika pertumbuhan jasa angkutan umum meningkat maka akan menyerap tenaga kerja dan mengurangi pengangguran. Berdasarkan asumsi tersebut maka dapat di simpulkan bahwa pertumbuhan jasa angkutan umum (X) merupakan fungsi dari penyerapan tenaga kerja (Y) .

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



E. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka hipotesis adalah: Diduga bahwa jasa angkutan umum berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja di Kabupaten Gowa dari tahun 2007-2016.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Lokasi Penelitian

Jenis penelitian yang di gunakan adalah kuantitatif dengan pendekatan ekonometrik, data yang digunakan menggunakan data time series yang diperoleh dari dinas perhubungan kabupaten gowa. Penelitian ini di lakukan di kabupaten gowa.

B. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Dimana, data sekunder merupakan data yang sudah diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara. Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun atau berada dalam arsip dan biasa juga dipublikasikan. Dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang dicatat langsung dari Dinas Perhubungan Kabupaten gowa dan Badan Pusat Statistik Kabupaten gowa.

C. Metode Pengumpulan Data

Metode yang dipakai dalam pengumpulan data adalah melalui studi pustaka. Studi pustaka merupakan teknik untuk mendapatkan informasi melalui catatan, literatur, dokumentasi dan lain-lain yang masih relevan dalam penelitian ini. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dalam bentuk sudah jadi dari dinas perhubungan dan badan pusat

statistic kabupaten gowa. Data yang diperoleh adalah data dalam bentuk tahunan untuk masing-masing variabel.

D. Metode Analisis data

Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regres dengan menggunakan alat analisis Program SPSS versi 21 untuk memudahkan proses pengolahan data. Metode analisis regresi yang digunakan penelitian ini adalah analisis regresi sederhana yang ditransformasikan dengan menggunakan Logaritma Natural (ln), bentuk persamaannya adalah sebagai berikut :

$$Y = F(X_1) \dots\dots\dots (3.1)$$

Dimana:

Y = Penyerapan Tenaga Kerja
X₁ = jasa angkutan umum

Untuk mengestimasi nilai-nilai parameter, maka persamaan 3.1 di atas ditransformasi dalam bentuk model logaritma natural sebagai berikut.

$$\ln Y = \beta_0 + \beta_1 \ln X_1 + \mu \dots\dots\dots (3.2)$$

Dimana :

LnY : Penyerapan Tenaga Kerja
LnX₁ : jasa angkutan umum
 β_0 : intercept
 μ : eror term (kesalahan pengganggu)

E. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dalam penelitian ini meliputi pengujian koefisien korelasi (R), koefisien determinasi (R²), uji parsial (T) Dan Uji-t Statistik.

1. Uji Koefisien Korelasi (R)

Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui kuat tidaknya hubungan antara jasa angkutan umum (X) terhadap penyerapan tenaga kerja (Y). Koefisien korelasi merupakan rata-rata hubungan bersifat dua arah

2. Uji Koefisien Determinan (R^2)

Koefisien determinasi merujuk kepada kemampuan dari variabel independen (X) dalam menerangkan variabel dependen (Y). Koefisien determinasi digunakan untuk menghitung seberapa besar varian dan variabel dependen dapat dijelaskan oleh variasi variabel-variabel independen. Nilai R^2 paling besar 1 dan paling kecil 0 ($0 < R^2 < 1$). Bila R^2 sama dengan 0 maka garis regresi tidak dapat digunakan untuk membuat ramalan variabel dependen, sebab variabel-variabel yang dimasukkan ke dalam persamaan regresi tidak mempunyai pengaruh varian variabel dependen adalah 0. Tidak ada ukuran yang pasti berapa besarnya R^2 untuk mengatakan bahwa suatu pilihan variabel sudah tepat. Jika R^2 semakin besar atau mendekati 1, maka model makin tepat data. Untuk data servei yang berarti bersifat *cross section*, data yang diperoleh dari banyak responden pada waktu yang sama, maka nilai $R^2 = 0,3$ sudah cukup baik.

3. Uji Parsial t

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen secara sendiri-sendiri mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel dependen secara nyata. Untuk mengkaji pengaruh variabel independen

terhadap dependen secara individu dapat dilihat hipotesis berikut: $H_1 : \beta_1 = 0 \rightarrow$ tidak berpengaruh, $H_1 : \beta_1 > 0 \rightarrow$ berpengaruh positif, $H_1 : \beta_1 < 0 \rightarrow$ berpengaruh negative. Juga dijelaskan dengan perbandingan dimana $t_{tabel} > t_{hitung}$, juga dengan nilai $sig > \alpha = 0,05$ maka H_0 diterima H_1 ditolak. Jika $t_{tabel} < t_{hitung}$ juga dengan nilai $sig < \alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima.

4. Uji-t Statistik

Uji-t digunakan untuk melihat pengaruh secara sendiri-sendiri dari setiap variabel bebas terhadap variabel tak bebas, apakah koefisien regresi dari masing-masing variabel dalam suatu model bersifat signifikan atau tidak. Jika H_0 ditolak dalam kriteria uji-t berarti variabel bebas berpengaruh nyata terhadap variabel terikat, dan sebaliknya jika H_0 diterima berarti variabel bebas tidak berpengaruh nyata terhadap variabel tak bebas. Semakin besar nilai t-hitung maka akan semakin kuat bukti bahwa variabel tersebut signifikan secara statistik.

F. Definisi Operasional

Penelitian ini menggunakan dua variabel yaitu variabel independen (X) dan variable dependen (Y). Adapun definisi operasional masing-masing variabel adalah sebagai berikut:

1. Jumlah jasa angkutan umum (pete-pete) yang beroperasi di jalan raya di Kabupaten Gowa pada tahun 2007-2016
2. Penyerepan tenaga kerja, jumlah tenaga kerja yang terserap bekerja di unit usaha di Kabupaten Gowa pada tahun 2007-2016 (dalam jiwa)

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. *Gambaran Umum Lokasi Penelitian*

Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Gowa, yang berada pada 12°38.16' Bujur Timur dari Jakarta dan 5°33.6' Bujur Timur dari Kutub Utara. Sedangkan letak wilayah administrasinya antara 12°33.19' hingga 13°15.17' Bujur Timur dan 5°5' hingga 5°34.7' Lintang Selatan dari Jakarta.

Adapun batas-batas wilayah di Kabupaten Gowa yaitu¹:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Maros.
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sinjai, Bulukumba, dan Bantaeng.
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Takalar dan Jeneponto.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Makassar dan Takalar

Luas wilayah Kabupaten Gowa adalah 1.883,33 km² atau sama dengan 3,01% dari luas wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Wilayah Kabupaten Gowa terbagi dalam 18 Kecamatan dengan jumlah Desa/Kelurahan definitif sebanyak 167 dan 726 Dusun/Lingkungan. Dari kotal luas Kabupaten Gowa, 35,30% mempunyai kemiringan tanah di atas 40 derajat, yaitu pada wilayah Kecamatan Parangloe, Tinggimoncong, Bungaya, Bontolempangan dan Tompobulu.

¹ Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa (*DDA Gowa*, : 2013), h. 32.

Dengan bentuk topografi wilayah yang sebahagian besar berupa dataran tinggi, wilayah Kabupaten Gowa dilalui oleh 15 sungai besar dan kecil yang sangat potensial sebagai sumber tenaga listrik dan untuk pengairan. Salah satu diantaranya sungai terbesar di Sulawesi Selatan adalah sungai Jeneberang dengan luas 881 Km² dan panjang 90 Km.

Wilayah Kabupaten Gowa memiliki 18 Kecamatan yaitu : Bontonompo, Bontonompo Selatan, Bajeng, Bajeng Barat, Palangga, Barombong, Sombaopu, Bontomarannu, Pattalassang, Parangloe, Manuju, Tinggi Moncong, Tombolopao, Parigi, Bungaya, Bontolempangan, Tompobulu, Tompobulu Biringbulu. Dan 18 Ibukota Kecamatan yaitu : Tamallayang, Pabundukang, Kalebajeng, Borimatangkasa, Mangalli, Kanjilo, Sungguminasa, Borongloe, Pattalasssang, Lanna, Bilalang, Malino, Tamaona, Majannang, Sapaya, Bontoloe, Malakaji, Lauwa².

Tabel 2. Luas Wilayah dan Kecamatan di Kabupaten Gowa

Kode Wilayah	Kecamatan	Luas (km ²)
(1)	(2)	(3)
010	Bontonompo	30,39
011	Bontonompo Selatan	29,24
020	Bajeng	60,09
021	Bajeng Barat	19,04
030	Pallangga	48,24
031	Barombong	20,67
040	Sombaopu	28,09
050	Bontomarannu	52,63
051	Pattalassang	84,96
060	Parangloe	221,26
061	Manuju	91,90
070	Tinggimoncong	142,87
071	Tombolo Pao	251,82
072	Prigi	132,76
080	Bungaya	175,53
081	Bontolempangan	142,46
090	Tompobulu	132,54
091	Biringbulu	218,84

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Gowa

² Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa (*DDA Gowa* : 2013), h. 19.

B. Perkembangan Penduduk Kabupaten Gowa

Pertumbuhan penduduk adalah perubahan jumlah penduduk di suatu wilayah tertentu pada waktu tertentu dibandingkan waktu sebaliknya. Berikut data pertumbuhan penduduk di Kabupaten Gowa Tahun 2007-2016:

**Tabel 3. Jumlah Penduduk Kabupaten Gowa
Periode 2007-2016 (Dalam Jiwa)**

Tahun	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
2007	285.382	296.641	582.023
2008	295.104	310.772	605.876
2009	305.202	312.115	617.317
2010	320.793	332.148	652.941
2011	324.021	335.492	659.513
2012	329.673	340.792	669.513
2013	339.575	351.734	691.309
2014	345.675	359.873	703.034
2015	676.744	692.862	719.906
2016	696.086	711.986	727.184

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa, Tahun 2017

Pada Tabel 3, menunjukkan jumlah penduduk perjiwa di Kabupaten Gowa tahun 2007 tercatat (582.023) jiwa dan pada tahun 2008 yaitu (605.876), pada tahun 2009 yaitu (617.317) pada tahun 2010 yaitu (652.941), dan pada tahun 2011 yaitu (659.513). pada tahun 2012 yaitu (659.513) pada tahun 2013 (691.309) pada tahun 2014 yaitu (703.034) pada tahun 2015 yaitu (719.906) pada tahun 2016

yaitu(737.184)(Perkembangan penduduk selama tahun 2007- 2016 dapat dilihat dari tabel 3.1. Jumlah penduduk perjiwa di Kabupaten Gowa secara keseluruhan yaitu (7,320.069) jiwa³.

Sedangkan Jumlah penduduk Laki-Laki di Kabupaten Gowa Pada tahun 2008 tercatat (295.104), jiwa dan pada tahun 2009 yaitu (305.202). Pada tahun 2010 yaitu (320.793), pada tahun 2011 yaitu (324.021), dan pada tahun 2012 yaitu (329.673)..

Jumlah penduduk Perempuan di Kabupaten Gowa Pada tahun 2008 tercatat (310.772). jiwa dan pada tahun 2009 yaitu (312.115). Pada tahun 2010 yaitu (332.148). Pada tahun 2011 yaitu (335.492), dan pada tahun 2012 yaitu (340.792). .

C. Peranan Angkutan Umum

Angkutan Umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energi, dan juga perencanaan & pengembangan wilayah.

Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (*Choice*), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (*Captive*). Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman.berikut data perkembangan

³ Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa (*DDA Gowa* : 2013), h. 74.

jumlah penumpang jasa angkutan umum yang tiba dan berangkat di Terminal Sungguminasa.

Tabel 4. Jumlah Penumpang Jasa Angkutan Umum yang tiba dan Berangkat di Terminal Sungguminasa Tahun 2007-2016

TAHUN	JUMLAH
2007	489.830
2008	434.041
2009	461.982
2010	463.889
2011	412.857
2012	348.811
2013	232.000
2014	229.166
2015	236.202
2016	229.488

Sumber :Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Gowa 2017

Pada tabel 4, menunjukkan jumlah penumpang jasa angkutan umum yang tiba dan berangkat di terminal sungguminasa di kabupaten gowa tahun 2007 (489.830) jiwa dan pada tahun 2008 (434.041) , pada tahun 2009 yaitu (461.982),pada tahun 2010 yaitu (463.889), pada tahun 2011 yaitu (412.857), pada tahun 2012 yaitu (348.811), pada tahun 2013 yaitu (232.000), pada tahun 2014 yaitu (229.166), pada tahun 2015 yaitu (236.202), dan pada tahun 2016 yaitu (229.488)

D. Gambaran Umum Variabel Yang diteliti

1. Pertumbuhan Jasa Angkutan Kota (X)

Jasa angkutan umum merupakan bagian dari suatu sistem transportasi. Tingkat kebutuhan angkutan umum erat kaitannya dengan pola pergerakan atau

penyebaran perjalanan pengguna jasa angkutan (penumpang). Pada dasarnya permintaan jasa angkutan umum berawal dari kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja).

Karakteristik akan kebutuhan terhadap angkutan umum bagi setiap individu sangat berbeda, dimana hal ini dipengaruhi oleh karakteristik penduduk dan pola penggunaan lahan. Karakteristik penduduk ini berawal dari adanya perbandingan antara kelompok masyarakat yang pada akhirnya akan menentukan banyaknya model dan rute angkutan yang akan dilaluinya.

Pertumbuhan jasa angkutan merupakan penambahan unit jumlah angkutan yang beroperasi di jalan raya yang memberikan pelayanan jasa bagi masyarakat. Adapun jumlah angkutan umum di Kabupaten Gowa dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. Jumlah Angkutan Umum Di Kabupaten Gowa 2007-2016

Tahun	Jumlah Angkutan Kota
2007	410
2008	420
2009	435
2010	451
2011	507
2012	802
2013	384
2014	360
2015	357
2016	365

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Gowa, Tahun 2017

Berdasarkan tabel 4 jumlah angkutan umum Di Kabupaten Gowa fluktuatif di karenakan kondisi angkutan yang tidak layak sudah tidak beroperasi dan harus diganti dengan angkutan mobil penumpang yang baru. terdaftar pada Dinas Perhubungan Kabupaten Gowa hanya sebesar 365 pada tahun 2016.

Angkutan umum bisa di katakan cukup berkembang, karena kebanyakan penduduk memerlukan angkutan umum untuk bekerja, berbelanja, berwisata, maupun untuk memenuhi kebutuhan sosial-ekonomi lainnya. Permintaan akan jasa angkutan akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan. Serta permintaan akan jasa angkutan dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri.

2. Penyerapan Tenaga Kerja (Y)

Kesempatan Kerja adalah banyaknya lapangan kerja yang tersedia untuk angkatan kerja.⁴ Kesempatan kerja merupakan hubungan antara angkatan kerja dengan kemampuan penyerapan tenaga kerja. Pertambahan angkatan kerja harus diimbangi dengan lapangan pekerjaan yang dapat menciptakan kesempatan kerja. Dalam ilmu ekonomi, kesempatan kerja berarti peluang atau keadaan yang menunjukkan tersedianya lapangan pekerjaan sehingga semua orang yang bersedia dan sanggup bekerja dalam proses produksi dan dapat memperoleh pekerjaan sesuai dengan keahlian, keterampilan dan bakatnya masing-masing.

Pendekatan *Labor utilization approach* (penggunaan tenaga kerja) menitikberatkan pada seseorang apakah dia cukup dimanfaatkan dalam bekerja (*under utilized*). Pendekatan ini menitikberatkan pada seseorang apakah dia cukup

⁴T.Gilarso, *Pengantar Ekonomi Makro* (Cet. 5; Yogyakarta: Kanisius, 2004), h. 207.

dimanfaatkan dalam kerja dilihat dari segi jumlah jam kerja, produktivitas kerja, dan pendapatan yang diperoleh.

Kebutuhan tenaga kerja nyata-nyata diperlukan oleh perusahaan/lembaga menerima tenaga kerja pada tingkat upah, posisi, dan syarat kerja tertentu. jumlah kesempatan kerja didekati melalui banyaknya lapangan kerja yang terisi yang tercermin dari jumlah penduduk yang bekerja.⁵

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No.13 tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan pasal (1) ayat (2), tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.⁶ Arti dari mampu adalah mampu secara fisik dan jasmani, kemampuan mental dan secara yuridis mampu serta tidak kehilangan kebebasan untuk memilih dan melakukan pekerjaan serta bersedia secara aktif maupun pasif melakukan dan mencari pekerjaan adalah termasuk dalam sebutan angkatan kerja.⁷

Tenaga kerja (*man power*) mengandung dua pengertian. Pertama, tenaga kerja mengandung pengertian usaha kerja atau jasa yang dapat diberikan dalam proses produksi. Dalam hal ini tenaga kerja mencerminkan kualitas usaha yang diberikan oleh seseorang dalam waktu tertentu untuk menghasilkan barang dan jasa. Kedua, tenaga kerja mencakup orang yang mampu bekerja untuk memberikan jasa atau usaha kerja tersebut.

⁵Indra Oloan Nainggolan,"Analisis Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Kesempatan Kerja Pada Kabupaten/Kota Di Provinsi Sumatera Utara" (Tesis, Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, Medan, 2009), h. 26.

⁶Undang-undang RI No.13 tahun 2013, "*tentang Ketenagakerjaan*"
[http://www.pemagangan.com/new/zregulasi/uu13-2003\(1\)](http://www.pemagangan.com/new/zregulasi/uu13-2003(1)) (1 mei 2013).

⁷Sonny Sumarsono, *op.cit.*, h. 7.

Angkatan kerja adalah bagian dari tenaga kerja yang sesungguhnya terlibat, dalam kegiatan produktif yaitu produksi barang dan jasa.⁸ Di Indonesia angkatan kerja adalah penduduk usia 15 tahun ke atas yang benar-benar mau bekerja. Untuk di Indonesia, pada periode pencacahan sebelum tahun 2000, digunakan batasan usia 10 tahun ke atas. Indonesia baru menggunakan konsep 15 tahun ke atas mulai tahun 2000, yang disebabkan adanya Program Wajib Belajar 9 tahun. Mereka yang mau bekerja ini terdiri dari yang benar-benar bekerja dan mereka yang tidak bekerja tetapi sedang mencari pekerjaan.⁹

Penyerapan tenaga kerja bisa dikaitkan dengan keseimbangan interaksi antara permintaan tenaga kerja dan penawaran tenaga kerja, yang di mana permintaan tenaga kerja pasar dan penawaran tenaga kerja pasar secara bersama menentukan suatu tingkat upah keseimbangan dan suatu penggunaan tenaga kerja keseimbangan.¹⁰ Berikut ini data penyerapan tenaga kerja di Kabupaten Gowa.

Berdasarkan tabel 5 penyerapan tenaga kerja angkutan umum di Kabupaten gowa tahun 2007-2016 mengalami peningkatan dari tahun ke tahun penyerapan tenaga kerja mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Dengan begitu permintaan masyarakat akan jasa angkutan umum mengalami peningkatan walau banyak masyarakat yang memakai kendaraan pribadi namun tidak mempengaruhi permintaan jasa Angkutan umum.

⁸Mulyadi.s, *Ekonomi sumber daya Manusia dalam Perspektif pembangunan* (Cet. 1; Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008), h. 60.

⁹Sonny Sumarsono, *op.cit.*, h. 7.

¹⁰ Don Bellante and Mark Janson, *Ekonomi Ketenagakerjaan, permintaan dan penawaran tenaga kerja* (Cet. 1; Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2006), h. 25.

**Tabel 6 . Jumlah Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan Umum
Di Kabupaten Gowa Tahun 2007-2016 (Dalam Jiwa)**

Tahun	Jumlah Penyerapan Tenaga Kerja
2007	1235
2008	1246
2009	1306
2010	1499
2011	1988
2012	2433
2013	995
2014	940
2015	945
2016	976

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Gowa, Tahun 2017

Penyerapan tenaga kerja pada angkutan umum bertujuan untuk mensejahterakan penduduk utamanya yang bekerja pada angkutan umum, karena dengan adanya angkutan umum maka kebutuhan sopir beserta keluarganya dapat terpenuhi dengan baik.

3. Perkembangan Penyerapan Tenaga Kerja Jasa Angkutan umum

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari angkutan umum yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha. Dalam penyerapan tenaga kerja ini dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Tenaga kerja merupakan salah satu faktor produksi

yang digunakan dalam melaksanakan proses produksi. Dalam proses produksi tenaga kerja memperoleh pendapatan sebagai balas jasa dari usaha yang telah dilakukannya dalam bentuk upah.

Sektor jasa angkutan menyerap banyak tenaga kerja, akan tetapi kurangnya perhatian dari Pemerintah serta pihak yang terkait masih kurang peka dengan masyarakat kurang mampu yang ingin hidupnya lebih sejahtera. Sehingga dengan begitu penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan haruslah diimbangi dengan kualitas yang juga harus lebih memadai.

Penyerapan tenaga kerja pada jasa angkutan umum dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup besar ini terbukti jika angkutan umum banyak beroperasi di jalan, maka penyerapan tenaga kerja juga akan ikut meningkat.

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tenaga kerja yang bekerja pada angkutan umum sehingga bisa mendatangkan keuntungan bagi sopir angkutan umum itu sendiri dalam hal ini sektor jasa angkutan kota di Kabupaten Gowa.

Pertumbuhan penyerapan tenaga kerja jasa angkutan umum pada tahun 2007-2016 mengalami peningkatan yang cukup besar ini disebabkan oleh jumlah angkutan yang beroperasi juga meningkat dan berdampak pada penyerapan tenaga kerja juga meningkat, maka pendapatan sopir angkutan umum menjadi meningkat.

Penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan umum mengalami peningkatan itu disebabkan karena keinginan untuk memenuhi kebutuhan hidup

sehari-hari beserta keluarganya, sehingga pendapatan yang diperoleh lebih meningkat.

E. Hasil Pengolahan Data

1. Analisis Regresi Sederhana

Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi sederhana yang dilakukan untuk mengetahui tingkat pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat, berikut rekapitulasi hasil analisis regresi sederhana berdasarkan output SPSS versi 21:

Tabel 7
Rekapitulasi Hasil Uji Regresi Sederhana
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-.560	.981		-.571	.584
jumlah kendaraan	1.270	.161	.941	7.878	.000

Sumber. Data diolah menggunakan output SPSS versi 21.

Berdasarkan pada hasil koefisien regresi (B) di atas, maka diperoleh persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = a + bx$$

$$Y = -.560 + 1.270 X$$

Keterangan:

Y = Penyerapan Tenaga Kerja

X = Jasa Angkutan Umum

a = Konstanta

b = Koefisien

Hasil dari persamaan regresi di atas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

- a. Nilai koefisien a sebesar $-.560$, angka tersebut menunjukkan bahwa jika X (Jasa angkutan umum) konstan atau $X = 0$, maka penyerapan tenaga kerja sebesar $-.560$.
- b. Nilai koefisien $b = 1.270$. Hal ini berarti bahwa jika terjadi kenaikan pertumbuhan jasa angkutan umum sebesar 1% maka penyerapan tenaga kerja juga akan mengalami kenaikan sebesar variabel pengalinya 1.270 dengan asumsi variabel independen yang lain dianggap konstan.

2. Analisis Koefisien Korelasi (R)

Analisa Korelasi (R) digunakan untuk mencari arah dan kuatnya hubungan antara dua variabel atau lebih, baik hubungan yang bersifat simetris, kausal dan *reciprocal*. Analisis korelasi dilakukan untuk mengetahui kuat lemahnya hubungan antara variabel yang dianalisis. Adapun keeratan hubungan korelasi dapat dikelompokkan sebagai berikut.

Tabel 8.

Pedoman untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi

Inteval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00-0.199	Sangat Rendah
0.20-0.399	Rendah
0.40-0.599	Sedang
0.60-0.799	Kuat
0.80-1.00	Sangat Kuat

Sumber: Metode penelitian manajemen, Sugiyono, 2013: 287

Nilai koefisien korelasi yang ditunjukkan pada tabel 7 yaitu 0.941 Dengan begitu dapat dinyatakan ada hubungan yang positif antara variabel pertumbuhan jasa angkutan umum dengan variabel penyerapan tenaga kerja yang dikategorikan “Sangat Kuat”.

Adapun nilai koefisien korelasi dalam penelitian ini ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 9

Hasil Uji Koefisien Korelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.941 ^a	.886	.872	.11692	1.550

Sumber :Data diolah menggunakan output SPSS versi 21.

3. Uji Koefisien Determinasi (*R Square*)

Koefisien determinasi merupakan besaran yang menunjukkan besarnya variasi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independennya. Dengan kata lain, koefisien determinasi ini digunakan untuk mengukur seberapa jauh variabel-variabel bebas dalam menerangkan variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditentukan dengan nilai *adjusted R square*, sebagai berikut:

Tabel 10Hasil Perhitungan Koefisien Determinasi (*R Square*)**Model Summary^b**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.941 ^a	.886	.872	.11692	1.550

Sumber : Data diolah menggunakan output SPSS versi 21.

Berdasarkan output SPSS 21 tampak bahwa hasil dari perhitungan diperoleh nilai koefisien determinasi yang disimbolkan dengan R^2 (R-Square) sebesar 0.886, dengan kata lain hal ini menunjukkan bahwa besar persentase variasi penyerapan tenaga kerja yang bisa dijelaskan oleh variasi penyerapan jasa angkutan umum sebesar 88,6% sedangkan sisanya sebesar 11,4% dijelaskan oleh variabel-variabel lainnya yang diluar penelitian.

4. Uji Hipotesis (Uji t)

Uji t dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing atau secara parsial variabel independen (pengaruh jasa angkutan umum) terhadap variabel dependen (penyerapan tenaga kerja) dan menganggap variabel dependen yang lain konstan. Signifikansi tersebut dapat diestimasi dengan membandingkan antara nilai t_{tabel} dengan t_{hitung} . Apabila nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka variabel independen secara individual mempengaruhi variabel independen, sebaliknya jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka variabel independen secara individual tidak mempengaruhi variabel dependen.

$T_{hitung} > t_{tabel}$ berarti H_0 ditolak dan menerima H_1

$T_{hitung} < t_{tabel}$ berarti H_0 diterima dan menolak H_1

Uji t bisa juga dilihat pada tingkat signifikansinya:

- Jika tingkat signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima,
- Jika tingkat signifikansi $> 0,05$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak.

Sementara itu secara parsial variabel pertumbuhan jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja ditunjukkan pada tabel berikut :

Tabel 11

Hasil Perhitungan Uji t

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-.560	.981		-.571	.584
jumlah kendaraan	1.270	.161	.941	7.878	.000

Sumber.data diolah menggunakan output SPSS versi 21

Berdasarkan tabel 10 pengaruh variabel pertumbuhan jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja dapat dilihat dari arah tanda dan tingkat signifikansi. Variabel pertumbuhan jasa angkutan umum (X) menunjukkan nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} , dengan tingkat signifikansi 5% pada derajat kebebasan $(df) = 8$ adalah 1.860, $(7.878 > 1.860)$, atau $sig > \alpha$ $(0.000 < 0.05)$, berarti variabel jasa angkutan umum (X) berpengaruh signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa, dengan demikian hipotesis diterima.

F. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Hubungan Jasa Angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja

Dari penelitian ini diketahui bahwa pertumbuhan jasa angkutan umum

berpengaruh signifikan ($0,000 < 0,05$) terhadap penyerapan tenaga kerja di Kabupaten Gowa, hal ini menunjukkan bahwa besar persentase variasi penyerapan tenaga kerja yang bisa dijelaskan oleh variasi pertumbuhan jasa angkutan umum sebesar 88,6% sedangkan sisanya sebesar 11,4% dijelaskan oleh variabel-variabel lainnya yang diluar penelitian.

. Sehingga, untuk mendapatkan penambahan penyerapan tenaga kerja yang besar harus diikuti dengan pertumbuhan jasa angkutan umum yang lebih maju. Dinas perhubungan mendefinisikan transportasi sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari tiga bagian yaitu: ada muatan yang diangkut, tersedianya sarana sebagai alat angkut, dan tersedianya prasarana jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain.

Kegiatan pengangkutan selalu melibatkan banyak lembaga karena fungsi dan peranan masing-masing tidak mungkin seluruhnya ditangani oleh satu lembaga saja. Karena demikian banyak pihak dan lembaga yang bersangkutan paut maka, akan banyak tenaga kerja yang akan terserap khususnya dibagian sektor jasa angkutan umum yang menyerap banyak tenaga kerja yang bekerja sebagai supir.¹¹

¹¹ Nasution, *Manajemen Transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004) h. 74.

Transportasi secara umum berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah antara pusat kota dengan wilayah daerah pinggiran kota. Infrastruktur transportasi mencakup transportasi darat, transportasi laut, Pada umumnya infrastruktur transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan di kabupaten Gowa dan disisi lain sebagai tujuan untuk mendukung perwujudan masyarakat dalam lalu lintas perekonomian barang, jasa, dan manusia.¹²

Pembangunan transportasi diharapkan dapat menunjang penyerapan tenaga kerja dan kesejahteraan masyarakat yang disediakan melalui ketersediaan infrastruktur transportasi yang akan menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Demikian pula dengan adanya pemerataan transportasi secara adil dan merata di dalam wilayah kabupaten Gowa, maka masyarakat bisa mendapatkan kebutuhan pelayanan jasa transportasi secara mudah dan terjangkau.¹³

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha yang Pada jasa angkutan umum, tentu saja dalam hal penyerapan tenaga kerja lebih banyak menyerap tenaga kerja, hal ini terbukti dengan banyaknya angkutan umum yang beroperasi di jalanan ibu kota. Sehingga mendatangkan banyak keuntungan bagi banyak orang, khususnya masyarakat kecil, atau kurang mampu.

¹² Nur, Saudi, *Analisis Permintaan Jasa Transportasi untuk Angkutan Kota di Kota Makassar* 2003.

¹³ Doddy Hendra Wijaya, *Analisis Ekonomi tentang Pengembangan Sarana Angkutan Penumpang di Kecamatan Gunungpati Kota Semarang*, 2004.

Struktur Perekonomian sebuah daerah yang relatif maju ditandai dengan semakin besarnya peran sektor jasa dalam menopang perekonomian daerah tersebut, sehingga diharapkan peran sektor tersebut akan terus mendominasi dalam memberikan kontribusi nilai tambah terhadap perekonomian dan penyerapan tenaga kerja.

Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan lain perkataan kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat dan penyerapan tenaga kerja juga ikut meningkat akibat dari peningkatan kebutuhan angkutan kota yang harus memenuhi permintaan masyarakat dalam kebutuhan pelayanan jasa angkutan. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), yang diartikan sebagai permintaan yang timbul karena adanya permintaan akan barang atau jasa lain.¹⁴

Hal ini sesuai dengan pernyataan bahwa pertumbuhan jasa angkutan berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja. Serta, sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menganalisis Penyerapan Tenaga Kerja pada Sektor Jasa Angkutan Umum di Kabupaten Gowa dengan menggunakan metode Analisis regresi sederhana menyimpulkan hasil penelitiannya bahwa jasa angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja di Kabupaten Gowa.¹⁵

¹⁴ Morlok, K Edward, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Erlangga, 2011) h. 99

¹⁵ Eka Merdeka Wati” Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Pada Sektor Jasa Angkutan Kota Di Kota Makassar Periode 1996-2010 (Studi Kasus Pada Angkutan Kota Pete-Pete)”, jurnal (Makassar: FEB UNHAS, 2010).

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pertumbuhan jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa. Dari rumusan masalah penelitian yang diajukan, berdasarkan analisis data yang dilakukan, dan pembahasan yang telah dikemukakan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan terdapat pengaruh signifikan antara pertumbuhan jasa angkutan umum terhadap penyerapan tenaga kerja di kabupaten gowa.
2. Pertumbuhan jasa angkutan umum mempunyai hubungan yang positif terhadap penyerapan tenaga kerja dan dikategorikan sangat kuat, dan diperoleh nilai koefisien determinasi 0.886 atau 88,6 % variasi penyerapan tenaga kerja dapat dijelaskan oleh pertumbuhan jasa angkutan umum.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diambil, maka saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini adalah:

1. Berkaitan dengan adanya pengaruh yang signifikan antara pertumbuhan jasa angkutan umum dengan penyerapan tenaga kerja kabupaten gowa maka, tenaga kerja jasa angkutan umum perlu dilakukannya upaya penambahan

jumlah armada angkutan sehingga dapat menambah penyerapan tenaga kerja yang bekerja di sektor jasa angkutan umum., sedangkan implikasi kebijakan yang berkaitan dengan kenyamanan naik angkutan umum perlu diperhatikan, sehingga dapat menarik minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum.

2. Dilihat dari sisi permintaan, maka rekomendasi yang diberikan adalah dengan meningkatkan permintaan masyarakat terhadap jasa angkutan umum dengan peran serta masyarakat yang koperatif terhadap kebijakan Pemerintah yang dilakukan, sehingga kedepannya bisa tercipta penawaran dan permintaan yang seimbang
3. Analisa yang dilakukan dalam penelitian ini masih terbatas pada lingkup jasa angkutan umum. Oleh karena itu, lingkup penelitian ini bisa diperluas lagi untuk mendapatkan analisis yang lebih menyeluruh. Berkaitan dengan variabel dan metode penelitian yang digunakan perlu dikaji lagi pengukurannya. Oleh karena itu, studi lanjutan perlu dilakukan sehubungan dengan saran tersebut sehingga hasilnya bisa lebih baik lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Dan Terjemahnya*. (Jakarta: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam, Direktorat Urusan Agama Islam dan Pembinaan Syariah 2009) h. 442.
- Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Dan Terjemahnya*. (Jakarta: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam, Direktorat Urusan Agama Islam dan Pembinaan Syariah 2009) h. 220
- Kuncoro, mudrajat, *Pengantar Ekonomi Pembangunan, masalah ketenagakerjaan* (cet. 1; Yogyakarta: YKPN, 2005), h. 70.
- Huda, nurul, dkk., *Ekonomi Makro Islam* (Jakarta: Kencana. 2008), h. 47.
- Fahmi, Ekonomi ketenagakerjaan, penyerapan tenaga kerja (Cet. 2; Jakarta: Bumi Aksara, 2005), h. 40.
- Sitanggang, Nachrowi, *Pengaruh Struktur Ekonomi Pada Penyerapan Tenaga Kerja Sektoral, Analisis Model Demometrik di 30 Propinsi Pada 9 Sektor Di Indonesia* (cet. 2 jakarta: Ghalia Indonesia, 2011), h. 10.
- Nainggolan, *ekonomi pembangunan, analisis permintaan tenaga kerja* (cet. 2; Jakarta: PT Raja grafindo persada, 2005), h. 120.
- Don Bellante and Mark Janson, *Ekonomi Ketenagakerjaan, permintaan dan penawaran tenaga kerja* (Cet. 1; Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2006), h. 25.
- Dinas Perhubungan kabupaten gowa, *Jumlah Angkutan umum Di Wilayah kabupaten gowa, pada tahun 2016*
- Morlok, K, Edward, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, fungsi transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Erlangga, 2011), h. 35.
- Nasution, M, Nur, *Manajemen Transportasi*, (Cet.2; Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004), h. 25.
- Riyanto, Bambang, *Prediksi Dampak Ruang Sistem Transportasi Massal Di Wilayah Jabotabek* (Cet. 1; Jakarta: Erlangga, 2008), h. 70.
- Simbolon, Maringan, *Ekonomi Transportasi* (Cet. 1; Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003) h. 85.
- Nasution, M, Nur, *Manajemen Transportasi* (Cet. 1; Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004), h. 92.

- Ofyar, Z, Tamin, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi* (Cet. 2; Bandung: Penerbit ITB, 2000), h. 85.
- Paulus Raga,MT, *Kajian Kinerja Pelayanan Transportasi* (Cet. 1; Jakarta:Warta Penelitian Perhubungan No.01/THN. XVI/, 2004)
- Boediono. “*Ekonomi Mikro*”. (Yogyakarta: Bumi Aksara, 2004), h. 45.
- Ehrenberg, Ronald “*Modern Labor Economic. Scoot and Foresman Company*” (Yogyakarta: Ganeca, 2008), h. 78.
- Kuncoro, Mudrajat “*Pengantar Ekonomi Pembangunan*”. (Yogyakarta. 2005)
- Suwarjoko, Warpani. “*Merencanakan Sistem Pengangkutan*”. (Bandung: Erlangga, 2009), h. 20.
- Setijowarno, D. dan Frazila, R.B, *Pengantar Sistem Transportasi*. (Edisi ke-I Semarang:Graha Indah, 2001), h. 38.
- Wells, GR, *Comprehensive Transport Planning*. (London: Charles Griffin & Company LTD, 2000), h. 59.
- Morlok, K, Edward. “*Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*”. (Jakarta: Penerbit Erlangga 2011), h. 45.
- Nasution, M, Nur, “*Manajemen Transportasi*”. (Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia, 2004), h. 93.
- Riyanto, Dwi Raina, *Segmentasi Pasar dan Elastisitas Permintaan Angkutan Umum* (Studi Kasus Bus Perkotaan– Yogyakarta), (Tesis S2 Transportasi UGM, 2002), h. 45.
- Setijowarno, D. dan Frazila, *Pengantar Sistem Transportasi* (Cet. 1; Semarang: universitas katolik soegijapranara, 2001) h. 30.
- Ananta, Aris, *Ciri Demografis Kualitas Penduduk dan Pembangunan Ekonomi* (Cet.1; Jakarta: Lembaga Demografi FE UI, 1993), h. 15.
- Adi sasmita, *ekomomi transportasi*, (cet. 1;Jakarta: Erlangga, 2012) h. 49.
- Gregory mankiw, *makro ekonomi*, (cet. 6; Jakarta: Erlangga, 2008) h. 227.



Jumlah Angkutan Umum di Kabupaten Gowa Pada Tahun 2007-2016

Tahun	Jumlah Angkutan Kota
2007	410
2008	420
2009	435
2010	451
2011	507
2012	802
2013	384
2014	360
2015	357
2016	365

Jumlah Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan Umum di Kabupaten Gowa Tahun 2007-2016 (Dalam Jiwa)

Tahun	Jumlah Penyerapan Tenaga Kerja
2007	1235
2008	1246
2009	1306
2010	1499
2011	1988
2012	2433
2013	995
2014	940
2015	945
2016	976

Hasil Regresion

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
tenaga kerja	7.1600	.32622	10
jumlah kendaraan	6.0790	.24177	10

Correlations

		tenaga kerja	jumlah kendaraan
Pearson Correlation	tenaga kerja	1.000	.941
	jumlah kendaraan	.941	1.000
Sig. (1-tailed)	tenaga kerja	.	.000
	jumlah kendaraan	.000	.
N	tenaga kerja	10	10
	jumlah kendaraan	10	10

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	jumlah kendaraan ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: tenaga kerja

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.941 ^a	.886	.872	.11692	.886	62.068	1	8	.000	1.550

a. Predictors: (Constant), jumlah kendaraan

b. Dependent Variable: tenaga kerja

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	.848	1	.848	62.068	.000 ^b
Residual	.109	8	.014		
Total	.958	9			

a. Dependent Variable: tenaga kerja

b. Predictors: (Constant), jumlah kendaraan

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	-.560	.981		-.571	.584					
jumlah kendaraan	1.270	.161	.941	7.878	.000	.941	.941	.941	1.000	1.000

a. Dependent Variable: tenaga kerja

Collinearity Diagnostics^a

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions	
				(Constant)	jumlah kendaraan
1	1	1.999	1.000	.00	.00
	2	.001	53.026	1.00	1.00

a. Dependent Variable: tenaga kerja

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	6.9073	7.9359	7.1600	.30704	10
Std. Predicted Value	-.823	2.527	.000	1.000	10
Residual	-.13593	.23824	.00000	.11023	10
Std. Residual	-1.163	2.038	.000	.943	10

a. Dependent Variable: tenaga kerja

RIWAYAT HIDUP



Hamsa, biasa disapa dengan Ancha lahir di Pinrang pada tanggal 19 Januari 1994. Putera pertama dari pasangan Bapak Arsyad dengan Ibu Hayati. Penulis mengawali pendidikan formal pada tahun 2001 di SDN 270 Kandoka, dan tamat pada tahun 2007, kemudian pada tahun yang sama melanjutkan pendidikan di MTs. Al-Wasilah

Lemo, Polewali Mandar dan tamat pada tahun 2010. Selanjutnya pada tahun yang sama pula penulis melanjutkan pendidikan di Madrasah Aliyah Keagamaan dan tamat pada tahun 2013. Selanjutnya pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di salah satu perguruan tinggi di Makassar Alhamdulillah Melalui Seleksi Penerimaan Mahasiswa Baru Perguruan Tinggi Islam Negeri (SPMB-PTAIN-TULIS) pada tahun 2013, penulis berhasil lolos seleksi dan terdaftar sebagai Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi di bawah naungan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar.

